



18.12.2018

Kokousaika 18.12.2018 15:30 - 16:16

Kokouspaikka Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni
Rautava, Risto
Asko-Seljavaara, Sirpa
Heinäluoma, Eveliina
Hernberg, Kaisa
Hyttinen, Nuutti
Kivelä, Mai
Lovén, Jape
Modig, Silvia
Ilvonen, Kristiina
Pasanen, Amanda
Särelä, Mikko

apulaispormestari
varapuheenjohtaja

läsnä § 655-659, saapui klo 15:49
varajäsen
varajäsen
varajäsen

Muut

Aho, Mikko
Hyvärinen, Silja
Saarinen, Raimo K
Haapanen, Sami
Piimies, Marja
Putkonen, Reetta
Santaoja, Tero

Suomi, Christina
Ravantti, Mikko
Kuusi, Virve
Montell, Kristina
Sulkko, Katja
Ahonen, Pertti
Böhling, Anna

Pirhonen, Eeva

Räisänen, Aleks

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
hallintojohtaja
maankäyttöjohtaja
tonttipäällikkö
asemakaavapäällikkö
liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
vs. kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö
vs. yleiskaavapäällikkö
hallintopäällikkö
yksikön päällikkö
vs. yksikön päällikkö
hallintosihteeri
it-asiantuntija
maisema-arkkitehti
asiantuntija
läsnä § 655
johtava arkkitehti
asiantuntija
läsnä § 655
liikenneinsinööri



18.12.2018

	Sutela, Leena	asiantuntija läsnä § 655 talous- ja suunnittelupäällikkö asiantuntija läsnä § 657
	Tirkkonen, Pekka	suunnittelupäällikkö asiantuntija läsnä § 657
Puheenjohtaja	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 653-659 §
Esittelijät	Mikko Aho	kaupunkiympäristön toimialajohtaja 653-659 §
Pöytäkirjanpitäjä	Katja Sulkko	hallintosihteeri 653-659 §



18.12.2018

§	Asia	
653	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
654	Asia/2	Ilmoitusasiat
655	Asia/3	Tuusulanbulevardi, suunnitteluperiaatteet
656	Asia/4	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle MAL 2019 -suunnitelman luonnoksesta
657	Asia/5	Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti vuodelle 2019
658	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle kaupunkiympäristön toimialan eräiden vuoden 2018 talousarvioon merkittyjen määrärahojen ylitysoikeudeksi vuodelle 2019
659	Asia/7	Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 5.12.–12.12.2018 tekemien päätösten seuraaminen



§ 653

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Mai Kivelän ja varatarkastajaksi jäsen Kristiina Ilvonen.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti puheenjohtajan ehdotuksesta valita yksimielisesti pöytäkirjan varatarkastajaksi Atte Kalevan sijasta Kristiina Ilvosen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Mai Kivelän ja varatarkastajaksi jäsen Atte Kalevan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



18.12.2018

Asia/2

§ 654
Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto (Kvsto)

Kvsto 10.10.2018 § 286

Alppiharjun Harjuportin (Hämeentie 62 ja 64) asemakaavan muuttaminen (nro 12460)

HEL 2015-007839 T 10 03 03

Kvsto 10.10.2018 § 287

Mannerheimintie 162 asemakaavan muuttaminen (nro 12483)

HEL 2016-006422 T 10 03 03

Kvsto 10.10.2018 § 289

Munkkiniemen Muusanpolku 1 asemakaavan muuttaminen (nro 12467)

HEL 2011-004922 T 10 03 03

Kvsto 10.10.2018 § 290

Vartiokylän Liikkalankuja 6:n asemakaavan muuttaminen (nro 12472)

HEL 2016-014292 T 10 03 03

[Pöytäkirja 10.10.2018](#)

Voimaan tullut asemakaava

Kaupunginkanslia

Kaupunkiympäristölautakunnan 23.10.2018 497 § hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Kaartinkaupunki, tontti 53/4 (piirustus nro 12514): Unioninkatu 14. Alue sijaitsee Unioninkadun ja Eteläisen Makasiinikadun kulmauksessa.

HEL 2017-011396



18.12.2018

Asia/2

Helsingissä 11.12.2018

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 655

Tuusulanbulevardi, suunnitteluperiaatteet

HEL 2018-008809 T 10 03 03

Hanke 5804_1

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Tuusulanbulevardin jatko-suunnittelun pohjaksi liitteen nro 2 mukaiset 11.12.2018 päivätyt suunnitteluperiaatteet.

Hyväksyessään suunnitteluperiaatteet, lautakunta korostaa, että jatko-suunnittelussa huomioidaan keskeisenä asiana alueella olevien julkisten toimijoiden kuten koulujen toimintaedellytykset sekä historiallisesti ja luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden säilyttäminen. Lautakunta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että prosessin jatkuessa kaavarungon valmisteluun kaikkien Tuusulanbulevardin varrella olevien alueiden asukkaat ja toimijat ovat vahvasti mukana suunnittelussa ja vuorovaikutuksessa.

Taivaskallion alue on arvokas luonto- ja historiallinen kohde. Jatko-suunnittelussa varmistetaan ettei Taivaskallion alueelle osoiteta rakentamista. Turvataan Maunulanpuistosta Patolanpuistoon kulkeva viher-ryhteys. Suunnittelussa kiinnitetään myös erityistä huomiota Louhenpuiston luontoarvojen ja virkistyskäytön turvaamiseen.

Arvioitaessa liikenteen sujuvuuteen vaikuttavia tekijöitä otetaan huomioon suunnittelualueeseen liittyvät muut hankkeet, joilla on vaikutusta Tuusulanbulevardin liikennejärjestelmään. Tutkitaan mahdollisuudet haarauttaa Veturitien suuntaan menevä liikenne jo pohjoisempaan esim. Käskynhaltijantien risteuksen tienoilla mahdollisesti jopa uusin liikenneväylin.

Käsittely

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Lisätään päätösehdotuksen loppuun:

Hyväksyessään suunnitteluperiaatteet, lautakunta korostaa, että jatko-suunnittelussa huomioidaan keskeisenä asiana alueella olevien julkisten toimijoiden kuten koulujen toimintaedellytykset sekä historiallisesti ja luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden säilyttäminen. Lautakunta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että prosessin jatkuessa kaavarungon valmisteluun kaikkien Tuusulanbulevardin varrella olevien alueiden asukkaat ja toimijat ovat vahvasti mukana suunnittelussa ja vuorovaikutuksessa.



Kannattaja: Anni Sinnemäki

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Lisätään päätösehdotuksen loppuun:

Taivaskallion alue on arvokas luonto- ja historiallinen kohde. Jatko-suunnittelussa varmistetaan ettei Taivaskallion alueelle osoiteta rakentamista. Turvataan Maunulanpuistosta Patolanpuistoon kulkeva viher-ryhteys. Suunnittelussa kiinnitetään myös erityistä huomiota Louhenpuiston luontoarvojen ja virkistyskäytön turvaamiseen.

Arvioitaessa liikenteen sujuvuuteen vaikuttavia tekijöitä otetaan huomioon suunnittelualueeseen liittyvät muut hankkeet, joilla on vaikutusta Tuusulanbulevardin liikennejärjestelmään. Tutkitaan mahdollisuudet haarauttaa Veturitien suuntaan menevä liikenne jo pohjoisempaan esim. Käskynhaltijantien risteuksen tienoilla mahdollisesti jopa uusin liikenneväylin.

Kannattaja: Mai Kivelä

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan ja Eveliina Heinäluoman vastaehdotukset.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti, maankäyttö, puhelin: 310 37319
eeva.pirhonen(a)hel.fi
Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 31037229
aleksi.raisanen(a)hel.fi
Anna Böhling, johtava maisema-arkkitehti, kaupunkitila ja maisema, puhelin: 310 37211
anna.bohling(a)hel.fi
Jouko Kunnas, arkkitehti, maankäyttö, yleiskaava, puhelin: 310 37070
jouko.kunnas(a)hel.fi
Markku Granholm, liikenneinsinööri, joukkoliikenne, puhelin: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi
Mikko Juvonen, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi
Sakari Mentu, arkkitehti, rakennussuojelu, puhelin: 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi
Anna Karlsson, tiimipäällikkö, kaupalliset selvitykset, puhelin
anne.karlsson(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Tuusulanbulevardi - Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet
- 3 Taustaa ja perusteluja
- 4 Suunnittelun eteneminen ja vuorovaikutus



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä Tuusulanbulevardin jatkosuunnittelun pohjaksi liitteen nro 2 mukaiset 11.12.2018 päivätyt suunnitteluperiaatteet.

Esittelijän perustelut

Suunnitteluperiaatteiden keskeinen sisältö

Suunnitteluperiaatteet koskevat Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin suunnittelualueita, uuden yleiskaavan osoittamaa maankäytön muutosaluetta. Alue sisältää noin 3:n kilometrin pituisen Tuusulanväylän liikennealueen reuna-alueineen, alkaen Pohjolankadun ja Mäkelänkadun risteyksestä ja ulottuen Pakilan ja Patolan pientaloalueen korkeudelle, sisältäen Käpylän asemanseudun ympäristön rata-alueineen, Metsälän toimitila-alueen, Louhenpuiston alueen, Asesepäntien ja Veturitien katualueita.

Suunnitteluperiaatteissa asetetaan tavoitteet, jotka ohjaavat alueen tarkempaa suunnittelua. Suunnitteluperiaatteilla pyritään myös hahmottamaan alueen identiteettiä ja avaamaan suunnittelualueeseen liittyviä reunaehtoja ja erityiskysymyksiä. Periaatteet toimivat myös keskustelun ja vuorovaikutuksen välineenä. Lisäksi ne tuovat esiin tulevia selviytystarpeita sekä toteuttamisen edellytyksenä olevia investointeja.

Alueelle suunnitellaan tiivistä ja monimuotoista kaupunkia noin 20 000 uudelle asukkaalle. Bulevardin varrella olevat kaupunginosat täydentyvät yhtenäiseksi kaupunkimaiseksi alueeksi. Kaupunginosien välille muodostuu uusia kulkuyhteyksiä. Nykyisen moottoritien reuna-alueista tulee selkeästi tiiviimpää ja rakennetumpaa ympäristöä, mutta merkittävimmät luontoalueet sekä viherverkoston keskeisimmät alueet säilytetään ja niiden välisiä yhteyksiä parannetaan. Bulevardikortteleiden arkkitehtuuri on vaihtelevaa ja kortteleiden olemus muotoutuu ympäröivien kaupunginosien lähtökohdista. Uusien korttelialueiden yhdistäminen olevaan rakenteeseen edellyttää alueiden historian, ominaispiirteiden sekä maisemallisten lähtökohtien tuntemusta ja huomioon ottamista. Alueen merkittävimmät maankäytön painopistealueet ovat Käpylän asemanseutu ja Käskynhaltijantien risteysalue.

Käpylän asemanseutu muuttuu läpikulkupaikasta merkittäväksi joukko liikenteen solmukohdaksi, jonne suunnitellaan laadukas joukkoliikenteen terminaali. Alueesta suunnitellaan tehokkaasti rakennettu, omalei-



mainen kantakaupungin sisääntuloportti, jonka dominanttirakennukset ja eläväinen katutila muodostavat monimuotoisen, dynaamisen toimitila- ja palvelukeskittymän. Rakennusten maantasokerrokset ja niiden erilaiset palvelu- ja toimitilat avautuvat katutilaan. Kävely-ympäristö ja reitit suunnitellaan viihtyisiksi ja korkeatasoiseksi. Käskynhaltijantien risteysalueelle suunnitellaan uusi toiminnoiltaan sekoittunut paikallis-keskus ja joukkoliikenteen solmukohta.

Bulevardikaupungin suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota liikenteestä aiheutuviin melu- ja ilmanlaatuvaikutuksiin suunnittelualueella ja sen vaikutuspiirissä, jotta elinympäristöstä muodostuisi terveellinen.

Liikenne

Liikenteen suurimmat muutokset koskevat kulkumuotojen monipuolistumista ja liikenneympäristön muutosta. Bulevardikaupungin joukkoliikenne muodostetaan tehokkaiden runkoyhteyksien varaan.

Bulevardille suunnitellaan pikaraitiotie, joka liittää alueen kantakaupungin raitiotieverkkoon. Pikaraitiotie tarjoaa matkustajille vaihtoehtoisen reitin Mäkelänkatua ja Hämeentietä pitkin Sörnäisten metroasemalle, ja edelleen keskustaan. Raitiotielle on hahmoteltu pysäkkejä bulevardille n. 800 - 900 metrin välein. Ratkaisut suunnitellaan yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Käpylän asemasta kehitetään eri kulkumuodot yhteen liittävä vaihtosema, joka mahdollistaa sujuvan vaihtamisen bussi-, juna- ja raitiotieliikenteen kesken. Lähijunalla asemalta pääsee Helsingin keskustaan alle kymmenessä minuutissa ja lentoasemalle kahdessakymmenessä minuutissa. Raide-Jokeri risteää bulevardialueen kanssa Käskynhaltijantien sillalla. Risteyskohtaan toteutetaan laadukas vaihtopysäkki pikaraitiolinjalta toiselle. Suunnittelun lähtökohtana on ollut Raide-Jokerin risteäminen eritasossa bulevardin kanssa.

Mäkelänkatua rauhoitetaan ohjaamalla osa autoliikenteestä Veturitien suuntaan nykyistä katuverkkoa käyttäen. Katuverkkoa kehitetään poikileikkauksen, linjauksen ja liittymien osalta tätä tukevaksi bulevardin haaraksi. Pääyhteys Pasilan kautta Kalasatamaan kulkee Veturitien kautta. Pääkatujen liittymissä tutkitaan keinoja pääsuunnan liikenteen sujuvoittamiseksi. Tontille ajoa, paikallista liikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä palveleva alempi katuverkosto suunnitellaan turvalliseksi ja viihtyisäksi. Haitallista autoliikennettä hillitään ja autoliikenteen päävirrat ohjataan kokooja- ja pääkaduille.

Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana



Kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin uuden yleiskaavan 26.10.2016. Yleiskaavassa alue on yksi kaupungin kasvun painopisteistä. Käpylän asemanseutu on alueen tärkein toiminnallinen ja liikenteellinen keskus. Alueen runkona on uusi pääkatu, Mäkelänkadun jatke. Katu on merkitty yleiskaavaan kaupunkibulevardi-merkinnällä, jonka mukaisesti liikenneväylää kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä 8.11.2018 kumottiin osa kaavamerkinnöistä. Tuusulanbulevardin alueella kumottiin merkinnät Ilmalan varikkoalueen itäpuolella Hakamäentien, Veturitien, pääradan ja Käpylän aseman väliin osoitetun kantakaupunki C2-alueen osalta. Alueella jää voimaan Yleiskaava 2002, jossa alue on osoitettu eteläosassa keskustatoimintojen alueeksi ja muilta osin liikennealueeksi (LR).

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 27.9.2017 Helsingin kaupunkistrategian vuosille 2017–2021. Strategian mukaan yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista ja Tuusulanbulevardin suunnittelua viedään eteenpäin. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 12.12.2017 yleiskaavan toteuttamisohjelman, jossa suunnitteluperiaatteiden kohteena olevat alueet on priorisoitu ensimmäiseen suunnittelu- vaiheeseen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alueella on voimassa useita asemakaavoja monilta vuosikymmeniltä. Suunnittelualueella on kaavoittamatonta aluetta moottoritien osuudella ja sitä reunustavalla viheralueella sekä puistoalueella. Kaavoitetulla alueella on katualueita, liikennealuetta, rata-aluetta, puistoa, urheilua- luetta, teollisuus-, toimitila- ja asuinkortteleita, liiketilaa ja palveluraken- nusten kortteleita.

Kaupunki omistaa laajoja yleisiä alueita, Tuusulanväylän liittymän ramppialueet Käpylän aseman kohdalla sekä suuren osan Metsälän toimitila-alueen tonteista. Valtio omistaa rautatiealueen ja Tuusulanväy- län alueen. Useita tontteja on yksityisessä omistuksessa. Kaupungin omistamilla tonteilla Metsälän alueella on voimassa olevia vuokrasopi- muksia.

Suunnitteluperiaatteiden taustaa

Listan liitteeseen 3 on koottu Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupun- gin suunnitteluperiaatteiden taustaa ja perusteluja.

Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana



Tuusulanbulevardin vuorovaikutustyö aloitettiin keväällä 2017, jolloin Metsälän toimitila-alueen yrittäjille järjestettiin kyselytutkimus alueen kehittämistoiveista. Tutkimuksen tulokset esiteltiin yrittäjille. Vuoden 2018 tammikuussa järjestettiin alueen kehittämisestä työpaja yhteistyössä Käpylän asemanseudun yritysten kanssa.

Tuusulanbulevardin suunnittelun etenemistä esiteltiin näyttely- ja esittelytila Laiturilla järjestettävässä näyttelyssä, joka avautui 23.11.2017. Näyttely oli avoinna heinäkuuhun 2018 asti ja aineistoa täydennettiin suunnittelutyön edetessä. Näyttelyssä esiteltiin myös muita käynnissä olevia bulevardihankkeita.

Bulevardikaupunki-näyttelyn yhteydessä järjestettiin keväällä 2018 useita työpajoja, joissa suunnittelijat kertoivat bulevardihankkeista ja kaupunkilaiset saivat tuoda esiin näkemyksiään siitä, mitä suunnittelussa tulisi huomioida. Työpajojen tulokset olivat esillä näyttelyssä. Työpajojen lisäksi Tuusulanbulevardin suunnittelun etenemistä on esitelty ja siitä on keskusteltu Maunulan aluefoorumissa.

Bulevardikaupunki-näyttelyn aikana ja sen jälkeen saatiin sekä myönteisesti että kielteisesti suhtautuvia mielipiteitä. Kielteisissä vastauksissa on korostunut huoli ajoneuvoliikenteen sujuvuudesta. On myös tuotu esiin huoli ajoneuvoliikenteen aiheuttamasta melu- ja ilmanlaatuhaitoista erityisesti niillä bulevardin osuuksilla, joissa vapaa rakentamisalue on kapea.

Viranomaisyhteistyö

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helen Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Uudenmaan ELY-keskus

Suunnittelun eteneminen

Kaavoitustyö jatkuu vuonna 2019, jolloin alueelle aletaan valmistella kaavarunkoa. Ennen kaavarunkotyön aloitusta, keväällä 2019 järjestetään kaikille avoin nettikysely, jossa kerätään mielipiteitä ja ajatuksia alueen suunnittelusta.

Suunnitteluperiaatteiden materiaalia käytetään jatkosuunnittelua edeltävänä vuorovaikutuksen välineenä. Periaatevaiheessa tuodaan näkyväksi hankkeeseen liittyviä suunnittelukysymyksiä ja niistä voi edelleen



antaa mielipiteitä ja ehdotuksia ennen kuin suunnittelua tarkennetaan tai varsinaisista suunnitteluratkaisuista päätetään.

Kaavarunko viedään päätöksentekoon aikaisintaan vuonna 2020. Vasta kaavarunkovaiheen jälkeen aletaan laatia alueen asemakaavoja, jotka tehdään vaiheittain pienempinä kokonaisuuksina. Joitakin pieniä yksittäisiä kaavoja tehdään mahdollisesti aikaisemmin.

Hankkeen suunnittelua tehdään vielä pitkään ja asukkaille järjestetään useita vuorovaikutuksen mahdollisuuksia kaavoituksen eri vaiheissa.

Toteutus

Alueen rakentamisen arvioitu aloitusajankohta on vuonna 2028, alkaen alueen eteläosasta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti, maankäyttö, puhelin: 310 37319
eeva.pirhonen(a)hel.fi
Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 31037229
aleksi.raisanen(a)hel.fi
Anna Böhling, johtava maisema-arkkitehti, kaupunkitila ja maisema, puhelin: 310 37211
anna.bohling(a)hel.fi
Jouko Kunnas, arkkitehti, maankäyttö, yleiskaava, puhelin: 310 37070
jouko.kunnas(a)hel.fi
Markku Granholm, liikenneinsinööri, joukkoliikenne, puhelin: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi
Mikko Juvonen, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi
Sakari Mentu, arkkitehti, rakennussuojelu, puhelin: 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi
Anna Karlsson, tiimpäällikkö, kaupalliset selvitykset, puhelin
anne.karlsson(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Tuusulanbulevardi - Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet
- 3 Taustaa ja perusteluja
- 4 Suunnittelun eteneminen ja vuorovaikutus

Oheismateriaali

- 1 Tuusulanbulevardi - Kansainvälisen yritystoiminnan, työn ja urbaanin asumisen paikka

Muutoksenhaku



18.12.2018

Asia/3

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 11.12.2018 § 649

Nimistötoimikunta 19.09.2018 § 52

Nimistötoimikunta 22.08.2018 § 42



§ 656

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
MAL 2019 -suunnitelman luonnoksesta**

HEL 2018-011786 T 10 00 00

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on hyvä kokonaisuus, joka on pääpiirteissään Helsingin tavoitteiden ja kaupunkistrategian mukainen. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma on erittäin laaja kokonaisuus toisiinsa järjestelmätasolla linkittyviä toimenpiteitä, joten on tärkeää, että niitä arvioidaan yhteisesti hyväksytyjen tavoitteiden kautta. Seudullinen suunnittelu vaatii onnistuakseen yhteisesti hyväksytyyn vision ja tavoitteet. MAL-suunnitelma on valmisteltu siten, että ensin on päätetty poliittisesti seudun tavoitteet maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle. Tämän jälkeen suunnitelman toimenpiteet ovat jalostuneet iteratiivisesti siten, että suunnitelma toteuttaa sille asetetut tavoitteet. Vaikutusarvioinneissa ei ole lähdetty tavoitteiden mukaisuudesta, vaan arvioinnin tuloksia on verrattu tavoitteisiin. MAL-suunnitelman toteutettavuutta on arvioitu myös tällä hetkellä käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa.

Työssä on tunnistettu vaikuttavimmat M+A+L -kärkikeinot, joilla seudulle päätetyt tavoitteet voidaan saavuttaa. Vaikka monet toimenpiteet vaativat vielä jatkosuunnittelua eivätkä riipu yksin Helsingin seudun toimenpiteistä, vaan vaativat esim. lainsäädännöllisiä muutoksia ja valtiovallan aktiivista otetta, on kokonaisuus hyvä. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Suunnitelman toteuttamisen kautta voidaan osoittaa Helsingin seudun edelläkävijyyttä sekä seudullisen yhteissuunnittelun että globaalin ilmastohaasteen ratkaisijana.

Arviointikehikko muodostaa kattavan paketin, jonka kautta suunnitelman vaikuttavuutta ja vaikutuksia on arvioitu. Myös työn iteratiivinen jatkuvasti parempaan suunnitelmakokonaisuuteen tähdännyt suunnitteluprosessi on ollut hyvä.

MAL-suunnitelmalle on eduksi, että se on laadittu tiiviissä yhteistyössä Uusimaa-kaavan 2050 kanssa. Menettely, jossa pitkän aikavälin hankkeisiin ja yli-maakunnallisiin yhteyksiin keskitytään maakuntakaavatyössä samaan aikaan kuin MAL-työssä on keskitytty pääosin lähitule-



vaisuuteen, on perusteltu. Suunnitelmassa on huomioitu Helsingin yleiskaavan tavoitteet ja yleiskaavan toteuttamisohjelmassa esitetty aluekokonaisuuksien toteutusjärjestys.

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on merkittävä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin tärkeää, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verokkikaupunkeihin. Valtion rahoitusosuutta seudun liikenneinvestoinneista tulee kasvattaa, kun seudun väestönkasvu on historiallisen korkealla tasolla. Pesararadalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia, ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä. Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Valtakunnallisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi 2030-luvulla tulee Pesararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

MAL-suunnitelman päästövähennykset on kohdistettu liikenteeseen. Päästövähennystavoitteet ovat saman suuruiset kuin, mitä Helsingin kaupunki on asettanut omissa päästövähennystavoitteissaan. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Jatkossa tulisi panostaa myös rakennuskannan energiatehokkuuden huomioimiseen seudullisessa tavoitteiden asettamisessa. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää myös tätä puolta lähivuosina. Jatkossa seudun yhteiset tavoitteet sekä uuden että peruskorjattavan rakennuskannan energiatehokkuuden osalta tukisivat kaikkia seudun kuntia päästövähennystavoitteiden asettamisessa myös rakennuskannan osalta.

Maankäyttö

MAL 2019 -suunnitelman maankäytön kokonaisuus on perusteltu. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Yhteiskuntarakenteen laajenemissuunnat on hyvä kytkeä liikennejärjestelmän laajennusinvestointeihin. Pelkkään yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden laajentaminen ei ole tavoitteiden valossa perusteltua.

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen mukainen. Suunnitelmaan sisältyvät kaupunkistrategiassa esiin nostetut Vihdinbulevardi ja Tuusulanbulevardi pikaraitiotieineen sekä Viikin–Malmin pikaraitiotie ja siihen kytkeytyvä maankäyttö mm. Malmin lentokentällä. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet



jo päätetyt liikennehankkeet, kuten Raide-Jokeri, Kruunusillat ja kanta-kaupungin raitiotieverkon laajennus.

Suunnitelmassa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen. Mitä enemmän maankäyttö tiivistyy hyviin sijainteihin, sitä paremmin maankäyttö toteuttaa MAL-suunnitelman tavoitteita. Valtion eri viranomaisten tulee toiminnallaan sitoutua Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen ja tukea kaavallisten edellytysten luomista asuntorakentamista varten. Lainsäädännölliset esteet tulisi raivata ja arvioida tehtävien päätösten vaikutukset asuntorakentamisen edellytyksiin.

Uuden maankäytön sijoittaminen erityisesti kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentamisen roolin korostaminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla kaupunkiseudun maankäyttöä kehitetään. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta seudulla.

Asemanseutujen kehittämisen nostaminen kärkitoimenpiteeksi on perusteltua, sillä asemanseuduilla on mahdollista tarjota vaihtoehtoinen matka kestävällä kulkutavoilla. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista.

Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolessa välissä. Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhteinäisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden.

Asuminen

MAL-suunnitelmassa on hyvin huomioitu asuntomarkkinoiden seudullinen kokonaisuus ja tunnistettu asuntopoliittisesti ajankohtaiset ja kriittiset kärkikeinot, joilla suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa.

Helsingin seudun asuntotuotannon taso on tärkeä pitää riittävän korkeana myös tulevaisuudessa. Riittävä tuotannon taso etenkin seudun ydinalueilla vastaa parhaiten asuntokysyntään ja hillitsee hintojen nousua seudun kalleimmilla alueilla. MAL-sopimuksen vuoden 2019 asuntotuotannon tavoitetaso 16 500 asuntoa vuodessa on perusteltua säilyttää. Helsingin tavoitetasoksi määritelty 6 600 asuntoa vuodessa on samansuuntainen kaupunkistrategian kanssa ja siten tarkoituksenmukainen.



nen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotantoedellytysten luomista, minkä tulee olla kuntien ja valtion yhteinen tehtävä.

Suunnitelman tavoite kohtuuhintaiselle eli omakustanteiselle ja pitkäaikaisesti kohtuuhintaiselle tuotannolle on erittäin hyvä ja perusteltu. Tavoitteella turvataan eri puolilla seutua monipuolinen asuntokanta ja mahdollistetaan asumisen polun alkuvaiheessa olevien, esimerkiksi nuorten, pääsy asuntomarkkinoille. Monipuolinen asuntokanta helpottaa myös asuntokuntien liikkumista asuntomarkkinoilla elämäntilanteiden muuttuessa. Se, että tavoite on edelliseen suunnitelmaan verrattuna joustavampi, on hyvä asia. Helsingin tavoite 30 % vuotuisesta tuotannosta on tarkoituksenmukainen, kuten muut kunnittaiset painotukset (PKS 30 % / KUUMA 20 %). Kuntien tulee suunnitelmaa toteutettaessa aktiivisesti huolehtia kohtuuhintaisen tuotannon edellytyksistä, ja valtion tulee huolehtia tukemiensa omakustanteisten asumisen rahoitusmuotojen kilpailukykyisyydestä. Pitkäaikaisesti kohtuuhintainen asuminen on Helsingille erityisen tärkeää, jotta myös heikommin toimeentulevien asuntokuntien asuminen on mahdollista seudun keskuskaupungissa ja jotta monipuolisia asuinalueita voidaan toteuttaa. Huomiota monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella tulee kiinnittää tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Tätä voisi suunnitelmassa painokkaaminkin tuoda esiin ja esittää konkreettisia keinoja.

Elinympäristön laadun varmistamisessa on erittäin tärkeää seudun heikoimpien alueiden elinvoimasta huolehtiminen, mikä on jo suunnitelman tavoitteenasettelussa hyvin huomioitu. Segregaation ehkäisy tulee nostaa merkitykselliseen asemaan suunnitelman toteuttamisessa. Segregaatiokysymys on nimenomaan urbaanien alueiden erityiskysymyksiin ja haasteisiin vastaamista, mikä tulee näkyä mm. suunnitelmassa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelussa ja toteuttamisessa. Myös asuntokannan laadusta huolehtiminen on segregaation ja alueiden vetovoimaisuuden näkökulmasta tärkeää. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kuntien ohella myös muiden instituutioiden vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mitä voisi suunnitelmassa enemmän tuoda esiin samoin kuin ratkaisukeinoja näiden muiden sidosryhmien osallistamiseksi.

Rakennuskannan energiatehokkuuden näkökulma on nostettu suunnitelmassa esiin, mutta sille ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle on. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osallistua edistää asiaa lähivuosina. Tulevaisuuden haasteita seudulla on erityisesti jo olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Lisäksi tarvitaan uusia avauksia hiilineutraalin asuntorakentamisen kehittämiseen.



Valtion rooli MAL-suunnitelman asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen. Valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun keskuskaupungin kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja mm. täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Täydennysrakentaminen ja purkava lisärakentaminen ovat keskeisiä keinoja myös alueellisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tasapainottamisessa. Valtion maaomaisuuden valjastaminen seudun kasvuun on myös tärkeää. Valtioon sopimuskumppanina tulee voida luottaa ja valtion asuntopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. On tärkeää, että liikenneinvestoinnit ovat riittäviä, jotta ne tukevat asuntotuotannon käynnistymistä ja tarjoavat uusille asukkaille kilpailukykyiset liikkumisen mahdollisuudet.

Liikenne

On hyvä, että MAL-työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tässä on nähtävissä selvää edistystä verrattuna aiempaan HLJ-suunnitelmiin. Tavoitelähtöisyys näkyy suunnitelmassa mm. siten, että seudulle aidosti suunnitellaan nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Suunnitelman on myös arvioitu olevan toteutettavissa käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, sillä suunnitelman investointikustannukset jyvitettyinä vuositason tasolle eivät poikkea nykyisestä seudun investointitasosta.

Seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnustaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja maan kilpailukykyyn turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmassa esitettyjen liikenneinvestointien rahoittamisessa tulisi olla nykyistä suurempi.

Suunnitelman vaikutustarkastelut

Työn aikana on päivitetty seudulla käytettävä liikenne-ennustemalli (Helmet), jolla on arvioitu MAL-työn liikennejärjestelmävaikutuksia. Päivitetyllä Helmet 3 -mallilla tullaan jatkossa tekemään Helsingin erilaisten maankäyttöhankkeiden sekä erillisten liikennehankkeiden liikennejärjestelmävaikutustarkasteluja. Päivitettyä Helmet-mallia tullaan käyttämään mm. liikenteen hankearviointeihin ja melulaskentojen lähtötietojen tuottamiseen. Hankearviointia ja vaikutustarkasteluja on haasteellista tehdä pelkästään noin kymmenen vuoden päähän, sillä investointiko-



konaisuus, joita liikennemallilla tutkitaan, edellyttää pidemmän aikavälin toteutuakseen. Sen vuoksi olisi tärkeää, että seudun maankäyttöön liittyvien hankkeiden arviointiin olisi käytettävissä myös pidemmälle tulevaisuuteen sovittu malli liikennejärjestelmiseen ja maankäyttöineen. Tähän näkökulmaan liittyen Helsinki esittää, että MAL-työssä tuotetaan liikenne-ennustemallilla tehtävien tarkastelujen pohjaksi maankäyttöprojektiot myös pidemmälle tulevaisuuteen, joissa huomioidaan nykyisen asuntotuotantoennusteen ohella myös jo nyt suunnittelussa olevia alueita (esim. vuosille 2040 tai 2050) ja lisäksi siihen sopiva liikenneverkko.

Joukkoliikenteen edistäminen

Pisarrarata

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Helsinki–Pasila -välin rautatiejärjestelmää tulee kehittää. Se esitetään tehtäväksi uudistamalla toimintamalleja ja tekemällä pieniä infratoimenpiteitä. Lisäksi todetaan, että uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden (päärata ja rantarata) suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pisarraradan liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pisarraradan investointi toteutetaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata. Pisarran oletetaan valmistuvan vuoden 2030 jälkeen.

Pisarrarata varmistaa tehokkaan rautatieliikenteen laajalla alueella. Myös junavuorojen yleinen lisääminen on mahdollista, koska Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle vapautuu lisää tilaa. Liikenneviraston selvitysten mukaan Etelä-Suomen rautatieverkon ruuhkautuminen on kestänyt viimeistään vuonna 2035, ellei kehittämistoimia toteuteta. Pisarran ennakoitu rakentamisaika on 10 vuotta, joten on tärkeää, että päätöstä kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi ei lykätä. Pisarraradan suunnitteluvaihe on valmistunut keväällä 2017, kun asemakaava ja rata- ja rakentamissuunnitelmat hyväksyttiin. Pisara mahdollistaa merkittävän kapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja mm. Lentoradan rakentamisen. Korkeimman hallinto-oikeuden 8.11.2018 tekemä päätös olla vahvistamatta osia Helsingin uudesta yleiskaavasta ohjaa tulevaisuuden maankäyttöä vielä suunniteltuakin enemmän täydennysrakentamiseen ja asemanseuduille, joten Pisarraradan merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään myös maankäytön näkökulmasta.

Nykytilanteessa Suomen kahden vilkkaimmin liikennöidyn joukkoliikennejärjestelmän, metron (300 000 matk/päivä) ja lähijunien (200 000



matk/päivä), välinen vaihtoyhteys on heikko. Lisäksi rautatieaseman kattamattomat lähijunalaiturit ovat kaukana vaihtoyhteyksistä ja laatutasoltaan vaatimattomia. Pissararata kytkee nyt toisistaan erilliset lähijuna- ja metrojärjestelmät toisiinsa huomattavasti nykyistä paremmin ja integroi ne toisiinsa kytkeytyväksi kokonaisuudeksi. Pissararadan toteuttaminen mahdollistaa kaupunkiradoilla liikennöitävien lähijunien kytkemisen toiminnallisesti lähemmäksi metroa.

Pissararata parantaa ydinkeskustan työpaikkojen saavutettavuutta merkittävästi, minkä lisäksi keskustan liikekiinteistöt integroidaan huomattavasti nykyistä paremmin asemaan. Kolmen kantakaupungin aseman ympäristössä (1,5 km etäisyys asemasta) on nykytilanteessa yht. 107 000 asukasta ja 175 000 työpaikkaa. Pissararata tuo lähes 70 000 työpaikkaa ja lähes 50 000 asukasta kaupunkirataliikenteen palvelualueelle. Näitä hyötyjä ei saavuteta ratkaisulla, joilla ei tule uusia asemia kantakaupunkiin. Pissararata vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasiilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua mahdollistaen molemmille omat raiteet. Se vapauttaa kahdeksan laituriraiteen ja neljän linjaraiteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatieasemalla. Tämä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen.

Koska pääkaupunkiseudun ja Helsingin asuntotuotanto on historiallisen korkealla tasolla, on valtion perusteltua osallistua myös jatkossa raskaan raideliikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen seudulla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana selvästi pienin osa valtion pääkaupunkiseudulle kohdistuneista raskaan raideliikenteen investoinneista on tullut Helsinkiin. Investoinnit ovat pääosin kohdistuneet Vantaalle (kehärata) ja Espooseen (länsimetro).

Valtakunnallisen rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, asuntotuotannon vauhdittamiseksi ja rautatie- sekä metrojärjestelmien yhteen kytkemiseksi tulee Pissararadan toteuttaminen aikatauluttaa ennen vuotta 2030.

Pikaraitiotiehankkeet

Helsingin maankäytön kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että uuden yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen aikataulutetut kolme uutta pikaraitiotiehanketta (Vihdinbulevardin pikaraitiotie, Viikin–Malmin pikaraitiotie ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotie) ovat mukana ensimmäisen vaiheen toteutusohjelmassa. On myös perusteltua edistää seudun muita pikaraitiotiehankkeita, mutta samalla on huolehdittava siitä, että esitettyjen raitiolinjojen matkustajakysyntä on raitiotieinvestoinnin kannattavuuden edellyttämällä tasolla. Siten on perusteltua rakentaa seudun pikaraitotieverkosto laajentaen maankäytöl-



18.12.2018

tään tiiviissä ytimessä olevaa kantakaupungin raitiotieverkkoa hyödyntäen myös olemassa olevaa infraa.

Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin (Ve 0) tulee lisätä Kalasataman raitiotie (Kalasatama-Pasila) ja HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelman (Raili) raitiotiehankeet.

Vaikutustenarviointiluonnoksessa esitetty isojen hankkeiden lipunhinta-vaikutusten arviointi on oikea askel seudullisten hankkeiden keskinäisen vertailun kehittämisessä sekä suunnittelu- ja toteutusaikataulultaan useita vuosia kestävien hankkeiden vaikutusten arvioinnissa. Työtä tulee jatkaa ja arvioita päivittää suunnittelutiedon lisääntyessä. Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

Raitiotiehankeet ovat keskeisessä roolissa myös koko pääkaupunki-seudun maankäytön kehittämisessä, kestävä liikunnan edistämiseksi ja alueiden saavutettavuuden parantamisessa. Helsingin pikaraitiotiehankeet ovat osa seudullista raideliikennejärjestelmää, joten valtion osallistuminen hankkeiden suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin on tärkeää.

Metron kapasiteetin varmistaminen

MAL-suunnitelmassa on myös esitetty investointeja, jotka parantavat nykyisen järjestelmän palvelutasoa. Tästä hyvä esimerkki on metron automatisointi, joka on tärkeä toteuttaa valtion kanssa yhteishankkeena seuraavan vuosikymmenen aikana. On hyvä, että MAL-suunnitelmassa on tuotu esiin tarve Matinkylän kääntöraiteista Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Matinkylän kääntöraiteiden tarvetta tulee selvittää mahdollisimman pian, koska raiteen rakentamatta jättämisellä on arvioitu olevan vaikutusta metron liikennöinnin sujuvuuteen, Sammalvuoren varikkokapasiteetin hyödyntämiseen sekä metron häiriöherkkyyteen koko metrolinjastolla.

Bussiliikenteen kehittäminen

Bussiliikenteen kehittämistä kannattaa jatkaa tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin ja niitä täydentäviin liityntälinjoihin perustuen. On hyvä, että MAL-suunnittelussa on nostettu esille tarve erillisen bussiliikenteen kehittämisohjelman laatimiselle. Päästövähennysten osalta tulee kehittämisohjelmassa ottaa huomioon myös bussiliikenteen sähköistämisen vaikutukset linjastoon ja aikatauluihin, jotta bussiliikenteen sähköistys ei nostaisi tämän osalta turhaan operointikustannuksia.



Pyöräliikenteen edistäminen ja siihen liittyvät hankkeet

Suunnitelmassa on esitetty erinomaisia ehdotuksia pyöräliikenteen kehittämiseksi ja on hyvä, että pyöräliikenne nähdään aidosti omana liikennemuotonaan liikennejärjestelmässä. Pyöräliikenteen edistämisen kannalta on erittäin hyvä asia, että uusi maankäyttö keskitetään hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja erityisesti raideliikenteen varteen. Tämä mahdollistaa myös pyörä- ja joukkoliikennematkojen yhdistämisen. On myös kannatettavaa, että suunnitelmassa seudulle esitetään kansainvälisen mallin mukaan koordinoitihenkilöä pyöräliikenteen edistämiseen.

Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen seudulla siten, että eri kuntien järjestelmät ovat täysin yhteensopivia, on käytännössä vaikeaa johtuen mm. nykyisen hankintasopimuksen rajoitteista. Täysimittaisesti nykyisten järjestelmien kattavuutta ja toimintaa voidaan uudistaa nykyisen sopimuskauden päätyttyä vuonna 2025.

Suunnitelmaluonnoksen karttaesityksistä puuttuvat pääsääntöisesti merkinnät seudullisesti merkittävästä pyöräliikenteen verkostosta ja pääyhteyksistä sekä tulevista investoinneista. Näiden esittämistä pääkartoilla tulisi vakavasti harkita.

Joukkoliikenneyhteyksien ja matkaketjujen kehittäminen

Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen suunnittelualueella on edellytys alueen kestäväälle kasvuille. Vaihdollisten matkojen kasvussa on hyvä, että suunnitelman toimenpiteissä on huomioitu matkaketjujen sujuvuus ja vaihtovastuksen pienentäminen. Tässä sekä pyörä- että autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeistä. Helsinki haluaa korostaa, että alueiden toteuttamisen esteenä olleet rahoituksen pullonkaulat tulisi ratkaista etupainotteisesti jo MAL-sopimusvaiheessa niin, että sovittua kustannusvastuunjakoa kuntien ja valtion välillä noudatetaan.

Seudun liikennejärjestelmän rahoitus

Helsingin seutu vastaa merkittävästä osasta koko valtakunnan uudistuotannosta. Kasvusta johtuvat kunnille kohdistuvat investointitarpeet ovat merkittäviä. Investoinnit raideliikenteeseen takaavat paremman työmarkkinoiden toimivuuden ja mahdollistavat kaupunkiseutujen kasvupotentiaalin hyödyntämisen. Ne ovat lisäksi tärkeitä talouskasvun kiihdyttämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Viesti valtion toimijoiden suuntaan on oltava nyt esitettyä selkeämpi: valtion investointeja Helsingin seudun liikennejärjestelmään ei tule vähentää, vaan kaupunkiseudun ja koko maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi valtion in-



18.12.2018

vestoinnit tulee kasvattaa vähintään sille suhteelliselle tasolle, jossa ne ovat olleet kuluvan vuosikymmenen vaihteen aikaan.

MAL-suunnitelmaluonnoksessa yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi on nostettu liikenteen hinnoittelu. Jos valtakunnallisesti luodaan kaupunki-seutujen tienkäyttömaksuille lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, on Helsingin seudun maksutulojen kohdennettava lisäresurssina seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa syrjäyttää valtion rahoitusta. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkutavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin liikennehankkeisiin.

Tieliikenneverkon kehittäminen

Kehä I:llä on koko maantieverkon suurimmat liikennemäärät ja se palvelee oleellisesti myös seudullista liikkumista. MAL-suunnitelman hankelistalle tulee nostaa Kehä I:ltä Myllypuron ja Itäväylän eritasoliittymät sekä Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä, joiden toteuttamiseen Helsinki on varautunut 10 vuoden investointiohjelmassa. Kehä I:n liittymien parantaminen edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta, ja molempiin liittyy myös maankäytön kehittämistä. Koivusaaren uusi liittymä mahdollistaa alueen maankäytön toteuttamisen. Helsingin maantieverkon kehittämishankkeista suunnitelmassa on tällä hetkellä mainittu vain Kuninkaantammen ja Ilmasillan (ent. Tattarisilta) eritasoliittymät, jotka molemmat liittyvät jo päätettyihin merkittäviin maankäytön kehittämishankkeisiin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on valmistumassa selvitys, jonka tavoitteina on aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudun alueelle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi sekä etsiä liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti palvelukokonaisuudelle. Selvityksessä esitetyt toimenpiteet tulee sisällyttää MAL 2019 -suunnitelmaan. Erityisesti valtion rahoitusosuuden turvaamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan saada kirjaus valtiolta seuraavalla MAL-sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruudesta. Seudulla ei ole viime aikoina toteutunut yhtään raskaan liikenteen taukopaikkaa ja tehdyn selvityksen perusteella näyttäisi siltä, ettei mikään kunta olisi erityisen innokas ottamaan taukopaikkaa alueelleen. Taukopaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti valtion vastuulla ja tämän tulisi käydä ilmi suunnitelmaluonnoksesta.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016–2019 sovittiin kustannusjaosta liityntäpysäköinti-investointien toteuttamisessa. Tämän myötä useat kunnat



ovat käynnistäneet neuvotteluja liityntäpysäköintikohteiden kustannusten jaosta sopimiseksi, mutta neuvotteluissa ei ole päästy ratkaisuun, jossa valtio osallistuisi hankkeiden toteutukseen. Siten myös toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen osalta MAL-suunnitelmaluonnoksessa tulisi käydä selkeästi ilmi valtiolta seuraavalla sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruus. Rahoitettavissa kohteissa tulisi olla mukana Helsingin alueella sijaitseva, syksyllä 2018 avattu noin 300 auto-paikan liityntäpysäköintikohde Kalasatamassa.

MAL-suunnitelmassa ja sen hankkeissa tulee huomioida Helsingin Sataman kuljetusten ja liikenteen tarpeet, sillä se on Euroopan vilkkain matkustajasatama ja Suomen johtava ulkomaanliikenteen ja -kaupan yleissatama. Vuonna 2017 Helsingin Sataman kautta kulki 12,3 miljoonaa matkustajaa ja tavaraa yhteensä 14,3 miljoonaa tonnia. Sataman vaikutukset seudun talouteen sekä pääkaupunkiseudun matkailupalveluihin, paikallis- ja kaukoliikenteeseen ja vähittäiskauppaan ovat merkittäviä. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptiä Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin.

Kasvavan seudun tie- ja katuverkon liikenteellinen palvelutaso on hyvä MAL-suunnitelman toimenpiteiden vaikutusarvioinneissa, kun arvioinnissa huomioidaan myös seudullisen tiemaksujärjestelmän positiiviset vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen. Toteutuessaan tiemaksujen tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet eli jakeluliikenteen ei tule liikaa häiriintyä seudullisista tiemaksuista.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

Helsingin kaupunki on valmistellut vuoden 2018 aikana Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, jossa liikenteen osalta lasketut toimenpidekohtaiset päästövähennykset ovat suuruusluokatasoltaan samansuuntaiset MAL 2019 -suunnitelman päästölaskennan kanssa. Joiltain osin keinojen ryhmittelyssä on poikkeavuuksia. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tehokkaimmiksi liikenteen keinoiksi päästövähennyksien osalta osoittautuivat suuruusjärjestyksessä sähköautokannan kasvu, raskaan liikenteen ajoneuvoteknologia ja ajoneuvo-liikenteen hinnoittelu.

Autokannan käyttövoiman ja muiden ajoneuvoteknologioiden muutokset ovat merkittävässä roolissa tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Vaikutustarkasteluissa ei ole kuitenkaan otettu huomioon näiden muutosten toteutumisen edellytyksiä tai kustannusvaikutuksia.

Helsingin kaupungin teettämässä selvityksessä on tarkasteltu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman ja Helsingin kaupungin ilman-



suojelusuunnitelmaan (2017–2024) kirjattuja liikennettä koskevia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Arvioinnin painopiste oli ajoneuvo-tekniologiassa ja sen kehityksessä. Selvityksen mukaan Helsingin toimenpideohjelman laskelmissa käytetty 30 % sähköauto-osuus Helsingissä saattaa tuoreimpien ennusteiden mukaan olla hyvinkin mahdollinen, samoin raskaan ajokaluston päästövähennystavoite, jos laadukasta uusiutuvaa polttoainetta on saatavilla riittävän edullisesti. Lisäksi on todettava, että tavoitteeseen pääsy edellyttää päästöttömän ajoneuvon hankintahintaan merkittäviä taloudellisia tukia tai muita verohelpotuksia. Muuten tavoitteeseen nähden nykyinen liian hidaskäyttö tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvu ei nopeudu. MAL-suunnitelman toimenpiteissä ja vaikutusarvioinneissa voisi korostaa jatkossa entistä vahvemmin ilmansuojelua ja meluntorjuntaa, sillä kasvavalla seudulla nämä tekijät korostuvat ja vaikuttavat myös maankäytön kehittymiseen.

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät haasteet ovat vaikutusmekanismeiltaan monimutkaisia. MAL 2019 -suunnittelussa asetettu liikenteen päästövähennys on haastava, mutta mahdollinen saavuttaa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Tiemaksuilla on arvioitu olevan kerrannaisvaikutuksia myös muihin liikenteen päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin. Käytettävät teknologiat kehittyvät jatkuvasti ja tutkimustiedon lisääntyessä myös itse päästölaskenta kehittyy. Tämän vuoksi myös päästölaskenta edellyttää aktiivista seuranta- ja päivittämistä. Liikenteen päästövähennemän osalta on huomioitava, että esitetyt toimenpiteet voivat muodostaa ristiriidan seudun MAL-suunnittelussa muiden strategisten tavoitteiden kanssa. Kuitenkin MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä on arvioinneissa osoitettu saavutettavan kaikki neljä päätavoitetta, jotka liittyvät liikenteen päästöjen vähentämiseen, työvoiman saavutettavuuden paranemiseen, alueiden välisten erojen pienentymiseen ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtoistarkastelut ja vaikutusten arvioinnit kulloinkin tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja osatavoitteiden asettamiseksi.

KUHA-hankeohjelma

KUHA-hankeohjelmaan esitetään suunnitelmassa paljon hankkeita, joiden kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Tämän johdosta KUHA-ohjelman kokonaisrahoitusta tulee lisätä merkittävästi sekä kuntien että valtion taholla ja varautua hankkeiden suunnitteluvaikeuksien nostoon. Muuten KUHA-hankkeiden toteuttaminen etenee Helsingin näkökulmasta aivan liian hitaasti. KUHA-hankkeista osan pitäisi oikeastaan kuulua normaaliin ELY-keskuksen tienpidon piiriin, kuten esimerkiksi maanteiden melusteiden rakentaminen ja parantaminen, ja näille pitäisi



si taata rahoitus ELY-keskuksen toimintamenoissa. Helsinki on investiohjelmassaan varautunut näiden yhteishankkeiden toteuttamiseen.

Käsittely

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kappaleen 6 kolme viimeistä lausetta seuraavaan muotoon:

Pisararadalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia, ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä.

Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Valtakunnallisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi 2030-luvulla tulee Pesararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi
Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö, puhelin: 310 37483
heikki.salmikivi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.11.2018
- 2 MAL 2019 suunnitelmaluonnos
- 3 MAL 2019 toimenpidekortit
- 4 MAL 2019 vaikutusten arviointiselostusluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on hyvä kokonaisuus, joka on pääpiirteissään Helsingin tavoitteiden ja kaupunkistrategian mukainen. Maan-



käytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma on erittäin laaja kokonaisuus toisiinsa järjestelmätasolla linkittyviä toimenpiteitä, joten on tärkeää, että niitä arvioidaan yhteisesti hyväksytyjen tavoitteiden kautta. Seudullinen suunnittelu vaatii onnistuakseen yhteisesti hyväksytyyn vision ja tavoitteet. MAL-suunnitelma on valmisteltu siten, että ensin on päätetty poliittisesti seudun tavoitteet maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle. Tämän jälkeen suunnitelman toimenpiteet ovat jalostuneet iteratiivisesti siten, että suunnitelma toteuttaa sille asetetut tavoitteet. Vaikutusarvioinneissa ei ole lähdetty tavoitteidenmukaisuudesta, vaan arvioinnin tuloksia on verrattu tavoitteisiin. MAL-suunnitelman toteutettavuutta on arvioitu myös tällä hetkellä käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa.

Työssä on tunnistettu vaikuttavimmat M+A+L -kärkikeinot, joilla seudulle päätetyt tavoitteet voidaan saavuttaa. Vaikka monet toimenpiteet vaativat vielä jatkosuunnittelua eivätkä riipu yksin Helsingin seudun toimenpiteistä, vaan vaativat esim. lainsäädännöllisiä muutoksia ja valtiovallan aktiivista otetta, on kokonaisuus hyvä. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Suunnitelman toteuttamisen kautta voidaan osoittaa Helsingin seudun edelläkävijyyttä sekä seudullisen yhteissuunnittelun että globaalin ilmastohaasteen ratkaisijana.

Arviointikehikko muodostaa kattavan paketin, jonka kautta suunnitelman vaikuttavuutta ja vaikutuksia on arvioitu. Myös työn iteratiivinen jatkuvasti parempaan suunnitelmakokonaisuuteen tähdännyt suunnitteluprosessi on ollut hyvä.

MAL-suunnitelmalle on eduksi, että se on laadittu tiiviissä yhteistyössä Uusimaa-kaavan 2050 kanssa. Menettely, jossa pitkän aikavälin hankkeisiin ja yli-maakunnallisiin yhteyksiin keskitytään maakuntakaavatyössä samaan aikaan kuin MAL-työssä on keskitytty pääosin lähitulevaisuuteen, on perusteltu. Suunnitelmassa on huomioitu Helsingin yleiskaavan tavoitteet ja yleiskaavan toteuttamisohjelmassa esitetty aluekokonaisuuksien toteutusjärjestys.

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on merkittävä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin tärkeää, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verokkikaupunkeihin. Valtion rahoitusosuutta seudun liikenneinvestoinneista tulee kasvattaa, kun seudun väestönkasvu on historiallisen korkealla tasolla. Pisarat on nostettava työssä ennen vuotta 2030 toteutettavien hankkeiden listalle. Hankkeella on myös seudullisia vaikutuksia, vaikka sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin li-



säämisessä. Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle.

MAL-suunnitelman päästövähennykset on kohdistettu liikenteeseen. Päästövähennystavoitteet ovat saman suuruiset kuin, mitä Helsingin kaupunki on asettanut omissa päästövähennystavoitteissaan. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Jatkossa tulisi panostaa myös rakennuskannan energiatehokkuuden huomioimiseen seudullisessa tavoitteiden asettamisessa. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää myös tätä puolta lähivuosina. Jatkossa seudun yhteiset tavoitteet sekä uuden että peruskorjattavan rakennuskannan energiatehokkuuden osalta tukisivat kaikkia seudun kuntia päästövähennystavoitteiden asettamisessa myös rakennuskannan osalta.

Maankäyttö

MAL 2019 -suunnitelman maankäytön kokonaisuus on perusteltu. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Yhteiskuntarakenteen laajenemissuunnat on hyvä kytkeä liikennejärjestelmän laajennusinvestointeihin. Pelkkään yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden laajentaminen ei ole tavoitteiden valossa perusteltua.

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen mukainen. Suunnitelmaan sisältyvät kaupunkistrategiassa esiin nostetut Vihdinbulevardi ja Tuusulanbulevardi pikaraitiotieineen sekä Viikin–Malmin pikaraitiotie ja siihen kytkeytyvä maankäyttö mm. Malmin lentokentällä. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet jo päätetyt liikennehankkeet, kuten Raide-Jokeri, Kruunusillat ja kanta-kaupungin raitiotieverkon laajennus.

Suunnitelmassa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen. Mitä enemmän maankäyttö tiivistyy hyviin sijainteihin, sitä paremmin maankäyttö toteuttaa MAL-suunnitelman tavoitteita. Valtion eri viranomaisten tulee toiminnallaan sitoutua Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen ja tukea kaavallisten edellytysten luomista asuntorakentamista varten. Lainsäädännölliset esteet tulisi raivata ja arvioida tehtävien päätösten vaikutukset asuntorakentamisen edellytyksiin.

Uuden maankäytön sijoittaminen erityisesti kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentamisen roolin korostaminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla kaupunkiseudun maankäyttöä kehitetään. Tämä



on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta seudulla.

Asemanseutujen kehittämisen nostaminen kärkitoimenpiteeksi on perusteltua, sillä asemanseuduilla on mahdollista tarjota vaihtoehto kulkea matka kestäväillä kulkutavoilla. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista.

Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolella välissä. Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhteisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden.

Asuminen

MAL-suunnitelmassa on hyvin huomioitu asuntomarkkinoiden seudullinen kokonaisuus ja tunnistettu asuntopoliittisesti ajankohtaiset ja kriittiset kärkikeinot, joilla suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa.

Helsingin seudun asuntotuotannon taso on tärkeä pitää riittävän korkeana myös tulevaisuudessa. Riittävä tuotannon taso etenkin seudun ydinalueilla vastaa parhaiten asuntokysyntään ja hillitsee hintojen nousua seudun kalleimmilla alueilla. MAL-sopimuksen vuoden 2019 asuntotuotannon tavoitetaso 16 500 asuntoa vuodessa on perusteltua säilyttää. Helsingin tavoitetasoksi määritelty 6 600 asuntoa vuodessa on samansuuntainen kaupunkistrategian kanssa ja siten tarkoituksenmukainen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotantoedellytysten luomista, minkä tulee olla kuntien ja valtion yhteinen tehtävä.

Suunnitelman tavoite kohtuuhintaiselle eli omakustanteiselle ja pitkäaikaisesti kohtuuhintaiselle tuotannolle on erittäin hyvä ja perusteltu. Tavoitteella turvataan eri puolilla seutua monipuolinen asuntokanta ja mahdollistetaan asumisen polun alkuvaiheessa olevien, esimerkiksi nuorten, pääsy asuntomarkkinoille. Monipuolinen asuntokanta helpottaa myös asuntokuntien liikkumista asuntomarkkinoilla elämäntilanteiden muuttuessa. Se, että tavoite on edelliseen suunnitelmaan verrattuna joustavampi, on hyvä asia. Helsingin tavoite 30 % vuotuisesta tuotannosta on tarkoituksenmukainen, kuten muut kunnittaiset painotukset (PKS 30 % / KUUMA 20 %). Kuntien tulee suunnitelmalla toteutettaessa aktiivisesti huolehtia kohtuuhintaisen tuotannon edellytyksistä, ja valtion tulee huolehtia tukemiensa omakustanteisten asumisen rahoitusmuotojen kilpailukykyisyydestä. Pitkäaikaisesti kohtuuhintainen asuminen on



Helsingille erityisen tärkeää, jotta myös heikommin toimeentulevien asuntokuntien asuminen on mahdollista seudun keskuskaupungissa ja jotta monipuolisia asuinalueita voidaan toteuttaa. Huomiota monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella tulee kiinnittää tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Tätä voisi suunnitelmassa painokkaaminkin tuoda esiin ja esittää konkreettisia keinoja.

Elinympäristön laadun varmistamisessa on erittäin tärkeää seudun heikoimpien alueiden elinvoimasta huolehtiminen, mikä on jo suunnitelman tavoitteenasettelussa hyvin huomioitu. Segregaation ehkäisy tulee nostaa merkitykselliseen asemaan suunnitelman toteuttamisessa. Segregaatiokysymys on nimenomaan urbaanien alueiden erityiskysymyksiin ja haasteisiin vastaamista, mikä tulee näkyä mm. suunnitelmassa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelussa ja toteuttamisessa. Myös asuntokannan laadusta huolehtiminen on segregaation ja alueiden vetovoimaisuuden näkökulmasta tärkeää. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kuntien ohella myös muiden instituutioiden vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mitä voisi suunnitelmassa enemmän tuoda esiin samoin kuin ratkaisukeinoja näiden muiden sidosryhmien osallistamiseksi.

Rakennuskannan energiatehokkuuden näkökulma on nostettu suunnitelmassa esiin, mutta sille ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle on. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osallistua edistää asiaa lähivuosina. Tulevaisuuden haasteita seudulla on erityisesti jo olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Lisäksi tarvitaan uusia avauksia hiilineutraalin asuntorakentamisen kehittämiseen.

Valtion rooli MAL-suunnitelman asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen. Valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun keskuskaupungin kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja mm. täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Täydennysrakentaminen ja purkava lisärakentaminen ovat keskeisiä keinoja myös alueellisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tasapainottamisessa. Valtion maaomaisuuden valjastaminen seudun kasvuun on myös tärkeää. Valtioon sopimuskumppanina tulee voida luottaa ja valtion asuntopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. On tärkeää, että liikenneinvestoinnit ovat riittäviä, jotta ne tukevat asuntotuotannon käynnistymistä ja tarjoavat uusille asukkaille kilpailukykyiset liikkumisen mahdollisuudet.

Liikenne



On hyvä, että MAL-työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tässä on nähtävissä selvää edistystä verrattuna aiempaan HLJ-suunnitelmiin. Tavoitelähtöisyys näkyy suunnitelmassa mm. siten, että seudulle aidosti suunnitellaan nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Suunnitelman on myös arvioitu olevan toteutettavissa käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, sillä suunnitelman investointikustannukset jyvitettyinä vuositason tasolle eivät poikkea nykyisestä seudun investointitasosta.

Seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnustaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja maan kilpailukyvyn turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmassa esitettyjen liikenneinvestointien rahoittamisessa tulisi olla nykyistä suurempi.

Suunnitelman vaikutustarkastelut

Työn aikana on päivitetty seudulla käytettävä liikenne-ennustemalli (Helmet), jolla on arvioitu MAL-työn liikennejärjestelmävaikutuksia. Päivitetyllä Helmet 3 -mallilla tullaan jatkossa tekemään Helsingin erilaisten maankäyttöhankkeiden sekä erillisten liikennehankkeiden liikennejärjestelmävaikutustarkasteluja. Päivitettyä Helmet-mallia tullaan käyttämään mm. liikenteen hankearviointeihin ja melulaskentojen lähtötietojen tuottamiseen. Hankearviointia ja vaikutustarkasteluja on haasteellista tehdä pelkästään noin kymmenen vuoden päähän, sillä investointikonaisuus, joita liikennemallilla tutkitaan, edellyttää pidemmän aikavälin toteutuakseen. Sen vuoksi olisi tärkeää, että seudun maankäyttöön liittyvien hankkeiden arviointiin olisi käytettävissä myös pidemmälle tulevaisuuteen sovittu malli liikennejärjestelmään ja maankäyttöön. Tähän näkökulmaan liittyen Helsinki esittää, että MAL-työssä tuotetaan liikenne-ennustemallilla tehtävien tarkastelujen pohjaksi maankäyttöprojektit myös pidemmälle tulevaisuuteen, joissa huomioidaan nykyisen asuntotuotantoennusteen ohella myös jo nyt suunnittelussa olevia alueita (esim. vuosille 2040 tai 2050) ja lisäksi siihen sopiva liikenneverkko.

Joukkoliikenteen edistäminen

Pisarat



Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Helsinki–Pasila -välin rautatiejärjestelmää tulee kehittää. Se esitetään tehtäväksi uudistamalla toimintamalleja ja tekemällä pieniä infratoimenpiteitä. Lisäksi todetaan, että uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden (päärata ja rantarata) suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pisararadan liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pisararadan investointi toteutetaan ennen kuin linjaraitteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata. Pisaran oletetaan valmistuvan vuoden 2030 jälkeen.

Pisararata varmistaa tehokkaan rautatieliikenteen laajalla alueella. Myös junavuorojen yleinen lisääminen on mahdollista, koska Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle vapautuu lisää tilaa. Liikenneviraston selvitysten mukaan Etelä-Suomen rautatieverkon ruuhkautuminen on kestänyt viimeistään vuonna 2035, ellei kehittämistoimia toteuteta. Pisaran ennakoitu rakentamisaika on 10 vuotta, joten on tärkeää, että päätöstä kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi ei lykätä. Pisararadan suunnitteluvaihe on valmistunut keväällä 2017, kun asemakaava ja rata- ja rakentamissuunnitelmat hyväksyttiin. Pisara mahdollistaa merkittävän kapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja mm. Lentoradan rakentamisen. Korkeimman hallinto-oikeuden 8.11.2018 tekemä päätös olla vahvistamatta osia Helsingin uudesta yleiskaavasta ohjaa tulevaisuuden maankäyttöä vielä suunniteltuakin enemmän täydennysrakentamiseen ja asemanseuduille, joten Pisararadan merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään myös maankäytön näkökulmasta.

Nykytilanteessa Suomen kahden viikkaimmin liikennöidyn joukkoliikennejärjestelmän, metron (300 000 matk/päivä) ja lähijunien (200 000 matk/päivä), välinen vaihtoyhteys on heikko. Lisäksi rautatieaseman kattamattomat lähijunalaiturit ovat kaukana vaihtoyhteyksistä ja laatutasoltaan vaatimattomia. Pisararata kytkee nyt toisistaan erilliset lähijuna- ja metrojärjestelmät toisiinsa huomattavasti nykyistä paremmin ja integroi ne toisiinsa kytkeytyväksi kokonaisuudeksi. Pisararadan toteuttaminen mahdollistaa kaupunkiradoilla liikennöitävien lähijunien kytkemisen toiminnallisesti lähemmäksi metroa.

Pisararata parantaa ydinkeskustan työpaikkojen saavutettavuutta merkittävästi, minkä lisäksi keskustan liikekiinteistöt integroidaan huomattavasti nykyistä paremmin asemaan. Kolmen kantakaupungin aseman ympäristössä (1,5 km etäisyys asemasta) on nykytilanteessa yht. 107 000 asukasta ja 175 000 työpaikkaa. Pisararata tuo lähes 70 000 työpaikkaa ja lähes 50 000 asukasta kaupunkirataliikenteen palvelualueelle. Näitä hyötyjä ei saavuteta ratkaisuilla, joilla ei tule uusia asemia



kantakaupunkiin. Pissararata vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasi-
lan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua mahdollis-
taen molemmille omat raiteet. Se vapauttaa kahdeksan laituriraiteen ja
neljän linjaraitteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatiease-
malla. Tämä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen
ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen.

Koska pääkaupunkiseudun ja Helsingin asuntotuotanto on historiallisen
korkealla tasolla, on valtion perusteltua osallistua myös jatkossa ras-
kaan raideliikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen seudulla. Viimeisen
kymmenen vuoden aikana selvästi pienin osa valtion pääkaupunkiseu-
dulle kohdistuneista raskaan raideliikenteen investoinneista on tullut
Helsinkiin. Investoinnit ovat pääosin kohdistuneet Vantaalle (kehärata)
ja Espooseen (länsimetro).

Valtakunnallisen rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, asun-
totuotannon vauhdittamiseksi ja rautatie- sekä metrojärjestelmien yh-
teen kytkemiseksi tulee Pissararadan toteuttaminen aikatauluttaa ennen
vuotta 2030.

Pikaraitiotiehankkeet

Helsingin maankäytön kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että
uuden yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen ai-
kataulutetut kolme uutta pikaraitiotiehanketta (Vihdinbulevardin pikarai-
tietie, Viikin–Malmin pikaraitiotie ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotie)
ovat mukana ensimmäisen vaiheen toteutusohjelmassa. On myös pe-
rusteltua edistää seudun muita pikaraitiotiehankkeita, mutta samalla on
huolehdittava siitä, että esitettyjen raitiolinjojen matkustajakysyntä on
raitiotieinvestoinnin kannattavuuden edellyttämällä tasolla. Siten on pe-
rusteltua rakentaa seudun pikaraitotieverkosto laajentaen maankäytöl-
tään tiiviissä ytimessä olevaa kantakaupungin raitotieverkkoa hyödyn-
tään myös olemassa olevaa infraa.

Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin (Ve 0) tulee lisätä Kalasata-
man raitiotie (Kalasatama-Pasila) ja HSL:n raitioliikenteen linjastosuun-
nitelman (Raili) raitiotiehankkeet.

Vaikutustenarviointiluonnoksessa esitetty isojen hankkeiden lipunhinta-
vaikutusten arviointi on oikea askel seudullisten hankkeiden keskinäi-
sen vertailun kehittämisessä sekä suunnittelu- ja toteutusaikataulultaan
useita vuosia kestävien hankkeiden vaikutusten arvioinnissa. Työtä tu-
lee jatkaa ja arvioita päivittää suunnittelutiedon lisääntyessä. Helsinki ei
pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta
nostamista infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi.
Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat



joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

Raitiotiehankkeet ovat keskeisessä roolissa myös koko pääkaupunki-seudun maankäytön kehittämisessä, kestävän liikkumisen edistämisessä ja alueiden saavutettavuuden parantamisessa. Helsingin pikaraitiotiehankkeet ovat osa seudullista raideliikennejärjestelmää, joten valtion osallistuminen hankkeiden suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin on tärkeää.

Metron kapasiteetin varmistaminen

MAL-suunnitelmassa on myös esitetty investointeja, jotka parantavat nykyisen järjestelmän palvelutasoa. Tästä hyvä esimerkki on metron automatisointi, joka on tärkeä toteuttaa valtion kanssa yhteishankkeena seuraavan vuosikymmenen aikana. On hyvä, että MAL-suunnitelmassa on tuotu esiin tarve Matinkylän kääntöraiteista Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Matinkylän kääntöraiteiden tarvetta tulee selvittää mahdollisimman pian, koska raiteen rakentamatta jättämisellä on arvioitu olevan vaikutusta metron liikennöinnin sujuvuuteen, Sammalvuoren varikkokapasiteetin hyödyntämiseen sekä metron häiriöherkkyyteen koko metrolinjastolla.

Bussiliikenteen kehittäminen

Bussiliikenteen kehittämistä kannattaa jatkaa tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin ja niitä täydentäviin liityntälinjoihin perustuen. On hyvä, että MAL-suunnittelussa on nostettu esille tarve erillisen bussiliikenteen kehittämisohjelman laatimiselle. Päästövähennysten osalta tulee kehittämisohjelmassa ottaa huomioon myös bussiliikenteen sähköistämisen vaikutukset linjastoon ja aikatauluihin, jotta bussiliikenteen sähköistys ei nostaisi tämän osalta turhaan operointikustannuksia.

Pyöräliikenteen edistäminen ja siihen liittyvät hankkeet

Suunnitelmassa on esitetty erinomaisia ehdotuksia pyöräliikenteen kehittämiseksi ja on hyvä, että pyöräliikenne nähdään aidosti omana liikennemuotonaan liikennejärjestelmässä. Pyöräliikenteen edistämisen kannalta on erittäin hyvä asia, että uusi maankäyttö keskitetään hyvien joukkoliikennedyhteyksien ja erityisesti raideliikenteen varteen. Tämä mahdollistaa myös pyörä- ja joukkoliikennematkojen yhdistämisen. On myös kannatettavaa, että suunnitelmassa seudulle esitetään kansainvälisen mallin mukaan koordinoitihenkilöä pyöräliikenteen edistämiseen.

Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen seudulla siten, että eri kuntien järjestelmät ovat täysin yhteensopivia, on käytännössä vaikeaa



johtuen mm. nykyisen hankintasopimuksen rajoitteista. Täysimittaisesti nykyisten järjestelmien kattavuutta ja toimintaa voidaan uudistaa nykyisen sopimuskauden päätyttyä vuonna 2025.

Suunnitelmaluonnoksen karttaesityksistä puuttuvat pääsääntöisesti merkinnät seudullisesti merkittävästä pyöräliikenteen verkostosta ja pääyhteyksistä sekä tulevista investoinneista. Näiden esittämistä pääkartoilla tulisi vakavasti harkita.

Joukkoliikenneyhteyksien ja matkaketjujen kehittäminen

Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen suunnittelualueella on edellytys alueen kestäväälle kasvulle. Vaihdollisten matkojen kasvussa on hyvä, että suunnitelman toimenpiteissä on huomioitu matkaketjujen sujuvuus ja vaihtovastuksen pienentäminen. Tässä sekä pyörien että autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeistä. Helsinki haluaa korostaa, että alueiden toteuttamisen esteenä olleet rahoituksen pullonkaulat tulisi ratkaista etupainotteisesti jo MAL-sopimusvaiheessa niin, että sovittua kustannusvastuunjakoa kuntien ja valtion välillä noudatetaan.

Seudun liikennejärjestelmän rahoitus

Helsingin seutu vastaa merkittävästä osasta koko valtakunnan uudistuotannosta. Kasvusta johtuvat kunnille kohdistuvat investointitarpeet ovat merkittäviä. Investoinnit raideliikenteeseen takaavat paremman työmarkkinoiden toimivuuden ja mahdollistavat kaupunkiseutujen kasvupotentiaalin hyödyntämisen. Ne ovat lisäksi tärkeitä talouskasvun kiihdyttämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Viesti valtion toimijoiden suuntaan on oltava nyt esitettyä selkeämpi: valtion investointeja Helsingin seudun liikennejärjestelmään ei tule vähentää, vaan kaupunkiseudun ja koko maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi valtion investoinnit tulee kasvattaa vähintään sille suhteelliselle tasolle, jossa ne ovat olleet kuluvan vuosikymmenen vaihteen aikaan.

MAL-suunnitelmaluonnoksessa yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi on nostettu liikenteen hinnoittelu. Jos valtakunnallisesti luodaan kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, on Helsingin seudun maksutulojen kohdennettava lisäresurssina seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa syrjäyttää valtion rahoitusta. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkupavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin liikennehankkeisiin.

Tieliikenneverkon kehittäminen



Kehä I:llä on koko maantieverkon suurimmat liikennemäärät ja se palvelee oleellisesti myös seudullista liikkumista. MAL-suunnitelman hankelistalle tulee nostaa Kehä I:ltä Myllypuron ja Itäväylän eritasoliittymät sekä Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä, joiden toteuttamiseen Helsinki on varautunut 10 vuoden investointiohjelmassa. Kehä I:n liittymien parantaminen edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuuksi, ja molempiin liittyy myös maankäytön kehittämistä. Koivusaaren uusi liittymä mahdollistaa alueen maankäytön toteuttamisen. Helsingin maantieverkon kehittämishankkeista suunnitelmassa on tällä hetkellä mainittu vain Kuninkaantammen ja Ilmasillan (ent. Tattarisilta) eritasoliittymät, jotka molemmat liittyvät jo päätettyihin merkittäviin maankäytön kehittämishankkeisiin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on valmistumassa selvitys, jonka tavoitteina on aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudun alueelle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi sekä etsiä liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti palvelukokonaisuudelle. Selvityksessä esitetyt toimenpiteet tulee sisällyttää MAL 2019 -suunnitelmaan. Erityisesti valtion rahoitusosuuden turvaamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan saada kirjaus valtiolta seuraavalla MAL-sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruudesta. Seudulla ei ole viime aikoina toteutunut yhtään raskaan liikenteen taukopaikkaa ja tehdyn selvityksen perusteella näyttäisi siltä, ettei mikään kunta olisi erityisen innokas ottamaan taukopaikkaa alueelleen. Taukopaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti valtion vastuulla ja tämän tulisi käydä ilmi suunnitelmaluonnoksesta.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016–2019 sovittiin kustannusjaosta liityntäpysäköinti-investointien toteuttamisessa. Tämän myötä useat kunnat ovat käynnistäneet neuvotteluja liityntäpysäköintikohteiden kustannusten jaosta sopimiseksi, mutta neuvotteluissa ei ole päästy ratkaisuun, jossa valtio osallistuisi hankkeiden toteutukseen. Siten myös toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen osalta MAL-suunnitelmaluonnoksessa tulisi käydä selkeästi ilmi valtiolta seuraavalla sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruus. Rahoitettavissa kohteissa tulisi olla mukana Helsingin alueella sijaitseva, syksyllä 2018 avattu noin 300 autopaikan liityntäpysäköintikohde Kalasatamassa.

MAL-suunnitelmassa ja sen hankkeissa tulee huomioida Helsingin Sataman kuljetusten ja liikenteen tarpeet, sillä se on Euroopan vilkkain matkustajasatama ja Suomen johtava ulkomaanliikenteen ja -kaupan yleissatama. Vuonna 2017 Helsingin Sataman kautta kulki 12,3 miljoonaa matkustajaa ja tavaraa yhteensä 14,3 miljoonaa tonnia. Sataman vaikutukset seudun talouteen sekä pääkaupunkiseudun matkailupalve-



luihin, paikallis- ja kaukoliikenteeseen ja vähittäiskauppaan ovat merkittäviä. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptia Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin.

Kasvavan seudun tie- ja katuverkon liikenteellinen palvelutaso on hyvä MAL-suunnitelman toimenpiteiden vaikutusarvioinneissa, kun arvioinnissa huomioidaan myös seudullisen tiemaksujärjestelmän positiiviset vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen. Toteutuessaan tiemaksujen tulle ottaa huomioon elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet eli jakeluliikenteen ei tule liikaa häiriintyä seudullisista tiemaksuista.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

Helsingin kaupunki on valmistellut vuoden 2018 aikana Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, jossa liikenteen osalta lasketut toimenpidekohtaiset päästövähennykset ovat suuruusluokatasoltaan samansuuntaiset MAL 2019 -suunnitelman päästölaskennan kanssa. Joiltain osin keinojen ryhmittelyssä on poikkeavuuksia. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tehokkaimmiksi liikenteen keinoiksi päästövähennyksien osalta osoittautuivat suuruusjärjestyksessä sähköautokannan kasvu, raskaan liikenteen ajoneuvoteknologia ja ajoneuvo-liikenteen hinnoittelu.

Autokannan käyttövoiman ja muiden ajoneuvoteknologioiden muutokset ovat merkittävässä roolissa tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Vaikutustarkasteluissa ei ole kuitenkaan otettu huomioon näiden muutosten toteutumisen edellytyksiä tai kustannusvaikutuksia.

Helsingin kaupungin teettämässä selvityksessä on tarkasteltu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaan ja Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaan (2017–2024) kirjattuja liikennettä koskevia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Arvioinnin painopiste oli ajoneuvoteknologiassa ja sen kehityksessä. Selvityksen mukaan Helsingin toimenpideohjelman laskelmissa käytetty 30 % sähköauto-osuus Helsingissä saattaa tuoreimpien ennusteiden mukaan olla hyvinkin mahdollinen, samoin raskaan ajokaluston päästövähennystavoite, jos laadukasta uusiutuvaa polttoainetta on saatavilla riittävän edullisesti. Lisäksi on todettava, että tavoitteeseen pääsy edellyttää päästöttömän ajoneuvon hankintahintaan merkittäviä taloudellisia tukia tai muita verohelpotuksia. Muuten tavoitteeseen nähden nykyinen liian hidastottomien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvu ei nopeudu. MAL-suunnitelman toimenpiteissä ja vaikutusarvioinneissa voisi korostaa jatkossa entistä vahvemmin ilmansuojelua ja meluntorjuntaa, sillä kasva-



valla seudulla nämä tekijät korostuvat ja vaikuttavat myös maankäytön kehittymiseen.

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät haasteet ovat vaikutusmekanismeiltaan monimutkaisia. MAL 2019 -suunnittelussa asetettu liikenteen päästövähennys on haastava, mutta mahdollinen saavuttaa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Tiemaksuilla on arvioitu olevan kerrannaisvaikutuksia myös muihin liikenteen päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin. Käytettävät teknologiat kehittyvät jatkuvasti ja tutkimustiedon lisääntyessä myös itse päästölaskenta kehittyy. Tämän vuoksi myös päästölaskenta edellyttää aktiivista seuranta ja päivittämistä. Liikenteen päästövähennemän osalta on huomioitava, että esitetyt toimenpiteet voivat muodostaa ristiriidan seudun MAL-suunnittelussa muiden strategisten tavoitteiden kanssa. Kuitenkin MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä on arvioinneissa osoitettu saavutettavan kaikki neljä päätavoitetta, jotka liittyvät liikenteen päästöjen vähentämiseen, työvoiman saavutettavuuden paranemiseen, alueiden välisten erojen pienentymiseen ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtoistarkastelut ja vaikutusten arvioinnit kulloinkin tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja osatavoitteiden asettamiseksi.

KUHA-hankeohjelma

KUHA-hankeohjelmaan esitetään suunnitelmassa paljon hankkeita, joiden kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Tämän johdosta KUHA-ohjelman kokonaisrahoitusta tulee lisätä merkittävästi sekä kuntien että valtion taholla ja varautua hankkeiden suunnittelun valmiuden nostoon. Muuten KUHA-hankkeiden toteuttaminen etenee Helsingin näkökulmasta aivan liian hitaasti. KUHA-hankkeista osan pitäisi oikeastaan kuulua normaaliin ELY-keskuksen tienpidon piiriin, kuten esimerkiksi maanteiden melusteiden rakentaminen ja parantaminen, ja näille pitäisi taata rahoitus ELY-keskuksen toimintamenoissa. Helsinki on investiohjelmassaan varautunut näiden yhteishankkeiden toteuttamiseen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 18.12.2018 mennessä.

Helsingin seudun 14 kunnan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen MAL 2019 -suunnitelma muodostaa yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumises-



18.12.2018

ta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä HSL, HSY, Uudenmaan liitto sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:ssa 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä. Suunnitelman mukaan asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.

Luonnosvaiheen aineisto koostuu MAL 2019 -suunnitelmasta ja sen arviointiselostuksesta, joka on SOVA-laissa tarkoitettu ympäristöselostus. Lausunnonantajilla on mahdollisuus antaa palautetta myös muista luonnosvaiheen taustaselvityksistä.



18.12.2018

Kaupunkiympäristölautakunnalle on valmisteltu lausuntoehdotus yhteistyössä Kaupunkiympäristötoimialan, Kanslian, HKL-liikelaitoksen ja Helsingin Sataman asiantuntijoiden kanssa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi
Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö, puhelin: 310 37483
heikki.salmikivi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.11.2018
- 2 MAL 2019 suunnitelmaluonnos
- 3 MAL 2019 toimenpidekortit
- 4 MAL 2019 vaikutusten arviointiselostusluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 11.12.2018 § 650



§ 657

**Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti
vuodelle 2019**

HEL 2018-012370 T 02 02 01

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2019 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetit palvelukokonaisuuksittain. Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päättämään tarvittaessa talousarviokohdan 31001 Kaupunkirakenne, palvelukokonaisuuksien välisistä määrärahasiirroista.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta päätti oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päättämään investointimäärärahojen kohdentamisesta sekä oikeuttaa maankäyttöjohtajan päättämään talousarvion esirakentamis- sekä katu- ja puistoinvestointien alakohtien välisistä määrärahojen siirroista (talousarviokohdat 80103, 80301, 80401) ja teknisen johtajan päättämään talousarvion sitovuusmääräysten puitteissa talonrakennusinvestointien alakohtien välisistä määrärahojen siirroista (talousarviokohdat 80201, 80202).

Kaupunkiympäristön toimialan käyttötalouden menot jaetaan palvelukokonaisuuskohtaisesti seuraavasti:

Palvelukokonaisuus	Talousarviokohta	Sitova erä	1000 €
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne	31001	Käyttömenot	37 191€
Palvelut- ja luvat	31001	Käyttömenot	40 541€
Hallinto- ja tukipalvelut	31001	Käyttömenot	28 115€
Rakennukset ja yleiset alueet:			86 203€
Rakennetun omaisuuden hallinta infraomaisuus sekä ylläpidon yleiset alueet ja kaupunkitekniikka	31001	Käyttömenot	
Rakennukset	31002	Toimintakate	238 655€
Asuntotuotanto	31003	Toimintakate	3 702€

Tulosbudjetti ja toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä nro 1.



Käsittely

Mikko Aho: liite 1. Luonnonhoito sivulla 6.

1. Kappaleeseen, joka alkaa " Luonnon ja maisemanhoidon suunnitelmien laadinta jatkuu... viimeinen virke korvataan seuraavasti:

"Sen jälkeen kun lautakunta on hyväksynyt Keskuspuiston luonnon- ja maisemanhoidon yleissuunnitelman laaditaan toteutus suunnitelmat Laakson ja Ruskeasuon sekä Pirkkolan metsän alueille"

2. Kappaleen, joka alkaa "Luonnonsuojeluohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi... ensimmäinen virke muutetaan muotoon:

"Luonnonsuojeluohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi laaditaan ja tuodaan ympäristö- ja lupajaostoon päätöksentekoon rauhoitusesitykset sekä hoito- ja käyttösuunnitelmat kolmesta Helsingin mailla olevasta luonnonsuojelukohteesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä esittelijän muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Pekka Tirkkonen, suunnittelupäällikkö, puhelin: 310 36637
pekka.tirkkonen(a)hel.fi

Liitteet

1	1_Toimintasuunnitelma ja tubu 2019, muutettu 18.12.2018
2	2 Toimintasuunnitelma yhteinen osuus, tiivistelmä 2
3	3 Käyttötaloustaulukot 3
4	4 Sitovat ja muut toiminnalliset tavoitteet talousarviokohdittain 4
5	5 Määrä ja taloustavoitteet talousarviokohdittain 5
6	6 Hankkeet esirakentaminen 6
7	7 Hankkeet talonrakennus 7
8	8 Vuokra- ja osakehankkeet 8.pdf
9	9 Hankkeet kadut ja liikenneväylät 9
10	10 Hankkeet puistot ja liikunta-alueet 10
11	11 Hankkeet luonnonsuojelualueet ja leikki puistot 11
12	12 Kartta_rakentamiskohteet 2019 12
13	13 Irtaimen omaisuuden hankinnat 13
14	14 Investointien yhteenvedotaulukko 14
15	15 Strategian toimenpideohjelma 15
16	16 Kympp JN lausunto toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 16

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2019 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetit palvelukokonaisuuksittain. Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päättämään tarvittaessa talousarviokohdan 31001 Kaupunkirakenne, palvelukokonaisuuksien välisistä määrärahasiirroista.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta päättää oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päättämään investointimäärärahojen kohdentamisesta sekä oikeuttaa maankäyttöjohtajan päättämään talousarvion esirakentamis- sekä katu- ja puistoinvestointien alakohtien välisistä määrärahojen siirroista (talousarviokohdat 80103, 80301, 80401) ja teknisen johtajan päättämään talousarvion sitovuusmääräysten puitteissa talonrakennusinvestointien alakohtien välisistä määrärahojen siirroista (talousarviokohdat 80201, 80202).

Kaupunkiympäristön toimialan käyttötalouden menot jaetaan palvelukokonaisuuskohtaisesti seuraavasti:

Palvelukokonaisuus	Talousarvion erä	1000 €
	viokohta	

Maankäyttö- ja kaupunki-	31001	Käyttömenot	37 191€
rakenne			

Palvelut- ja luvat	31001	Käyttömenot	40 541€
--------------------	-------	-------------	---------



Hallinto- ja tukipalvelut 31001 Käyttömenot 28 115€

Rakennukset ja yleiset
alueet: 86 203€

Rakennetun omaisuuden hallinta infraomaisuus
sekä ylläpidon yleiset
alueet ja kaupunkitek-
niikka 31001 Käyttömenot

Rakennukset 31002 Toimintakate 238 655€

Asuntotuotanto 31003 Toimintakate 3 702€

Tulosbudjetti ja toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä nro 1.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristötoimialan vuoden 2019 toimintasuunnitelma ja tulosbudjetit on laadittu kaupunginvaltuuston 28.11.2018 hyväksymän talousarvion mukaisiksi.

Kaupunginhallituksen päätöksen 26.10.2018 mukaan käyttömenoihin on osoitettu lisämäärärahaa 2 milj. euroa talousarviokohtaan 31001 Kaupunkirakenne.

Lisämääräraha käytetään pyöräväylien ylläpitoon noudattaen pyöräväylien talvihoidon kokeiluraportin suosituksia. Luonnonsuojelun osalta toteutetaan Vanhankaupunginlahden lintuvesi Natura 2000 –alueen hoito- ja käyttösuunnitelmaa 2015–2024 ja aloitetaan Östersundomin lintuvedet Natura 2000 alueen hoito- ja käyttösuunnitelman päivitys. Puisto- ja viheralueiden ylläpidossa huolehditaan siitä, että esikaupunkialueiden tarpeet huomioidaan riittävällä kunnianhimmolla. Maankäytön suunnittelussa varmistetaan keskeisten esikaupunkialueiden suunnitelluhankkeiden edistyminen.

Kaupunginhallituksen päätöksen 26.10.2018 mukaan investointeihin on osoitettu lisämäärärahaa yhteensä 5,4 milj. euroa.

Talousarviokohdassa 804010 Uudet puistot ja puistojen peruskorjaukset 2,5 milj. euroa, lisämääräraha kohdennetaan ensisijaisesti leikki-
puistoihin, huomioiden esikaupunkialueiden tarpeet sekä luonnonsuojeluun, johon kohdennetaan 0,5 miljoonan vuosittainen korotus suunnittelukauden ajaksi. Talousarviokohdassa 8040102 Liikuntapaikat ja ulkoi-



lualueet 2,5 milj. euroa, lisämääräraha kohdennetaan liikuntapaikkarakentamiseen sisältäen Lauttasaaren tekojään ja liikuntapaikkoja vähintään 10 koulun pihalle. Talousarviokohdassa 8030101 katujen uudisrakentaminen 0,4 milj. euroa, lisämääräraha kohdennetaan Itäkeskuksen suunnitteluun, jonka osana tehdään Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen liikennesuunnitelma.

Kaupunkiympäristön henkilöstötoimikunta on käsitellyt ja hyväksynyt vuoden 2019 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetin kokouksessaan järjestelyneuvottelukunnan lausunnon 13.11.2018 mukaisesti.

Käyttötalous

Kaupunkiympäristön toimialan käyttötalouden tulot ja menot jakaantuvat talousarviokohdittain seuraavasti:

Talousarviokohta	Tulot	Käyttömenot
31001 Kaupunkirakenne	461 416 €	192 050 €
31002 Rakennukset	522 000 €	283 345 €
31003 Asuntotuotanto	23 460 €	19 758 €

Kuntayhtymien maksuosuudet sekä tuki HKL Liikelaitokselle:

Talousarviokohta	1000 €
31004 HSL ja HSY kuntayhtymienmaksuosuudet	204 050 €
- HSL	202 000 €
- HSY	2 050 €
31006 Tuki HKL Liikelaitokselle	22 885 €

Kaupunkiympäristön toimialan tulojen ja menojen erittelyt on esitetty liiteasiakirjassa 3.

Investoinnit

Investointitulot

Talousarviokohta 801 Kiinteä omaisuus, kiinteistöjen myynnit

Talousarviossa tontteja on arvioitu myytävän 100 milj. eurolla vuonna 2019. Tonttimyynnin painopiste on Jätkäsaari-Hietalahden, Kalasataman ja Pasila-Postipuiston projektialueilla, jotka yhdessä kattavat kolme neljänestä ennakoitujen kauppojen kokonaiskauppahinnasta.



Talousarviokohta 807 Muu pääomatalous, rakennusten ja osakehuoneistojen myynnit

Talousarviossa rakennuksia ja osakehuoneistoja on arvioitu myytävän noin 8 milj. eurolla. Myytävät kohteet ovat pääosin pienrakennuksia tai kohteita, joissa palvelutuotanto on loppunut.

Investointimenot

Investointimenoihin on tulosbudjetissa vuonna 2019 kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön osoitettu määrärahaa yhteensä 399,2 milj. euroa.

Menot jakautuvat talousarviokohdittain seuraavasti:

Talousarviokohta	1000€
8 01 Kiinteä omaisuus	
80101 Kiinteistöjen ja kiinteistöjen hallintaan oikeuttavien osakkeiden ostot ja lunastukset sekä maankäyttökorvaukset kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	10 000€
80103 Esirakentaminen, täyttötöyt, rakentamiskelpoiseksi saattaminen kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	38 000€
8 02 Rakennukset	
80201 Uudis- ja lisärakennushankkeet, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	131 771€
80202 Korjaushankkeet, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	128 363€
8 03 Kadut ja liikenneväylät	
80301 Uudisrakentaminen ja perusparantaminen sekä muut investoinnit, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	64 800€
8 04 Puistot ja liikunta-alueet	
80401 Puistot ja liikunta-alueet, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	19 000€
80503 Irtaimen hankinnat, Kaupunkiympäristön toimiala	
8050302 Tietotekniikkahankinnat	5 395€
8050303 Muut hankinnat	860€
8 06 Arvopaperit	
80601 HITAS-osakkeiden hankkiminen, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi	1 000€
Yhteensä	399 189€

Esirakentamis-, katu-, puisto-, luonnonsuojelu- ja leikkipuisto- sekä talonrakennusinvestointien hankkeet, puisto- ja kadunrakentamiskohteet kartalla, irtaimen hankinnat sekä investointien erittely alakohdittain on esitetty liiteasiakirjoissa 6,7,9,10, 11, 12, 13 ja 14.

Sitovat toiminnalliset tavoitteet

Kaupunginvaltuuston hyväksymät kaupunkiympäristön toimialan sitovat toiminnalliset tavoitteet pohjautuvat kaupunkiympäristölautakunnan 28.8.2018 hyväksymään talousarvioehdotukseen.



Toimialan sitovat tavoitteet kytkeytyvät kaupunkistrategiaan, kaupunkitason strategiamittareihin, kaupunkitasoisein hankkeisiin ja yhteissuunnittelun teemoihin seuraavasti:

Sitovat tavoitteet ja niiden mittarit

Asuntotuotannon edellytysten turvaaminen ja edistäminen:
Kaavoitetaan vähintään 700 000 k-m² pääosin raideliikenteen palvelualueelle, josta täydennysrakentamista vähintään 40 %.
Rakennusoikeutta luovutetaan vähintään 400 000 k-m².
Asuntotuotanto vähintään 1500 asuntoa.
Asuntotuotanto-ohjelman ja katuinvestointiohjelman yhteensovittaminen; ATO-mittarin tavoitetaso 360.

Ekologisesti kestävä kehityksen turvaaminen:
Kehitetään ja otetaan käyttöön Hiilineutraali Helsinki 2035 – toimenpideohjelman toteutumisen ja vaikutusten arvioinnin työkalu.
Jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennematkojen yhteenlaskettu osuus kaikista matkoista kasvaa.
Energiansäästö tavoite on neljä prosenttia vuoden 2015 ominaisenergiankulutuksesta ulkovalaistuksen (kWh/asukas) ja toimitilojen (kWh/m²) osalta.
Helsingin katu- ja puistorakentamisessa muodostuvista maa-aineksista vähintään 80 % hyötykäytetään.

Asiakaskokemuksen parantaminen:
Koko toimialan asiakastyytyväisyys paranee edellisvuodesta.
Digitaalinen asiakkuus: Yhteinen tavoite kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan (Kuva) kanssa tukemaan kaupungin oma.helsinki -palvelun profiilipilotointia ja sen käyttöä Helsinki-sovelluksessa. Toimiala tutkii ratkaisun mahdollisuudet ja kokeilee sitä ainakin yhdessä palvelussa.

Tilojen ja alueiden monipuolinen ja tehokas käyttö:
Tyhjien tilojen osuus enintään 4 %.

Tavoite toteutuu, jos kaikki mittarit saavutetaan.

Sitovat toiminnalliset tavoitteet talousarviokohdittain on esitetty liiteasiakirjassa 4.

Strategian toimenpideohjelma

Kaupunkistrategiasta johdettu kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2019 strategian toimenpideohjelma on esitetty liiteasiakirjassa 14.

Vuoden 2019 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetin seuranta



18.12.2018

Lautakunnan käsittelyyn tuodaan vuoden 2019 aikana vähintään kolme talousarvion toteutumisenustetta, joissa arvioidaan talousarvion toteutumista sekä määrärahojen käytön että tavoitteiden osalta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Pekka Tirkkonen, suunnittelupäällikkö, puhelin: 310 36637
pekka.tirkkonen(a)hel.fi

Liitteet

- | | |
|----|---|
| 1 | 1 Toimintasuunnitelma ja tubu 2019 1 |
| 2 | 2 Toimintasuunnitelma yhteinen osuus, tiivistelmä 2 |
| 3 | 3 Käyttötaloustaulukot 3 |
| 4 | 4 Sitovat ja muut toiminnalliset tavoitteet talousarviokohdittain 4 |
| 5 | 5 Määrä ja taloustavoitteet talousarviokohdittain 5 |
| 6 | 6 Hankkeet esirakentaminen 6 |
| 7 | 7 Hankkeet talonrakennus 7 |
| 8 | 8 Vuokra- ja osakehankkeet 8.pdf |
| 9 | 9 Hankkeet kadut ja liikenneväylät 9 |
| 10 | 10 Hankkeet puistot ja liikunta-alueet 10 |
| 11 | 11 Hankkeet luonnonsuojelualueet ja leikkipuistot 11 |
| 12 | 12 Kartta_rakentamiskohteet 2019 12 |
| 13 | 13 Irtaimen omaisuuden hankinnat 13 |
| 14 | 14 Investointien yhteenvetotaulukko 14 |
| 15 | 15 Strategian toimenpideohjelma 15 |
| 16 | 16 Kymp JN lausunto toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 16 |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/Vastamäki Ville

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 11.12.2018 § 644



§ 658

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle kaupunkiympäristön toimialan eräiden vuoden 2018 talousarvioon merkittyjen määrärahojen ylitysoikeudeksi vuodelle 2019

HEL 2018-012496 T 02 02 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että vuodelta 2018 käyttämättä jääneistä investointimäärärahoista saadaan käyttää keskeneräisten ja siirtyneiden hankkeiden toteuttamiseen 157.820.000 euroa vuoden 2019 talousarvion ylitysoikeutena.

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunkiympäristön toimialalle myönnettäisiin käyttötalouden talousarviokohtaan 31001 Kaupunkirakenne, avustukset asuintalojen hissien rakentamiseen, 348.200 euroa ylitysoikeutena vuodelle 2019.

Esitetyt ylitysoikeusmäärärahatarpeet tarkentuvat tilinpäätöksen yhteydessä tammikuussa 2019.

Kokonaisylijystarve 158.168.200 euroa on esitetty määrärahaakohtaisesti liitteessä nro 1.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Ström Helena, projektinjohtaja, puhelin: 310 38571
helena.strom(a)hel.fi
Lindholm Märten, tiimipäällikkö, puhelin: 310 31831
marten.lindholm(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kokonaisylijystarve määrärahaakohtaisesti
- 2 Yhteenveto investoinnit ylitysesitystaulukko

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut



18.12.2018

Vuonna 2018 aloitettuja hankkeita on kesken ja ne jatkuvat vuonna 2019. Osa hankkeista on siirtynyt mm. takuuajakaisten velvoitteiden vuoksi. Rakentamishankkeet ovat sidoksissa muiden osapuolten edellytyksiin toteuttaa suunniteltuja hankkeita ja se on osaltaan aiheuttanut viivästymisiä aikatauluihin.

Ylitystarpeet yhteensä 158.168.200 euroa talousarviokohtaisesti:

Ta-kohta		euroa
8 01	Kiinteä omaisuus	57 270 000
8 01 01	Kiinteistöjen ja kiinteistöjen hallintaan oikeuttavien osakkeiden ostot ja lunastukset sekä kaavoituskorvaukset kylkn käyttöön	15 000 000
8 01 02	Projektialueiden esirakentaminen khn käyttöön	35 470 000
8 01 03	Esirakentaminen, täyttötöyt ja rakentamiskelpoiseksi saattaminen kylkn käyttöön	6 800 000
8 02	Rakennukset	59 400 000
8 02 01	Uudis- ja lisärakennushankkeet kylkin käyttöön	35 500 000
8 02 02	Korjaushankkeet Kylkin käytettäväksi	20 800 000
8 02 03	Kaupunkitalokorttelien kehittäminen, khn käytettäväksi	3 100 000
8 03	Kadut, ja liikenneväylät	29 990 000
8 03 01	Uudisrakentaminen ja perusparantaminen sekä muut investoinnit kylkn käyttöön	19 620 000
8 03 02	Projektialueiden kadut khn käyttöön	9 660 000
03 03	Yhteishankkeet liikenneviraston kanssa khn käyttöön	710 000
8 04	Puistot ja liikunta-alueet	4 330 000
8 04 01	Puistot ja liikunta-alueet kylkn käyttöön	4 230 000
8 04 02	Projektialueen puistot ja liikunta-alueet khn käyttöön	100 000
80503	Kaupunkiympäristön toimiala, irtaimen omaisuuden perushankinta	
805 03 02	Tietotekniikkahankinnat	540 000
8 07	Muu pääomatalous	
8 07 01	Lähiörahassto khn käyttöön	6 290 000
31001	Avustukset asuintalojen hissien rakentamiseen	348 200



8 01 Kiinteä omaisuus

8 0101 Kiinteistöjen ja kiinteistöjen hallintaan oikeuttavien osakkeiden ostot ja lunastukset sekä kaavoituskorvaukset kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön

Täydennysrakentamiskaavojen tuoman suuren maankäyttösopimustarpeen ja useiden tavanomaista vaativampien sopimusneuvottelujen vuoksi maanhankintatoiminnasta on merkittävästi jouduttu irrottamaan henkilöresursseja maankäyttösopimusneuvotteluihin.

Kauppatilanne 15.11.2018 on seuraava: Tehty 20 kauppaa yhteensä 1,2 milj. eurolla, päätöksiä on tehty 10 kaupasta yhteensä 9,1 milj. eurolla, maankäyttösopimuksissa on päätetty 8 kaupasta yhteensä 6,9 milj. eurolla ja neuvotteluvaiheessa on 3-5 kauppaa, joista tehdään päätökset vuonna 2018 yhteensä 2 milj. eurolla. Yhteensä tehdyt ja vireillä olevat kaupat ovat arvoltaan noin 19,2 milj. euroa.

Kaavailluista kaupoista (päätös tai arvioitu päätettävän 2018) toteutus siirtynee vuodelle 2019 noin 6,1 milj. euron edestä, josta noin 3,3 milj. euroa kohdistuu Englantilaisen koulun vaihtokauppaan. Maankäyttösopimukseen perustuvat 6,9 milj. euroa kiinteistöjärjestelykaupat siirtyvät kaavavalitusten vuoksi vuoteen 2019. Lisäksi vireillä on 1-3 kappaletta pitkällä olevia kauppaneuvotteluja, joiden osalta neuvottelutulosta/päätöstä ja toteutus ennakoidaan siirtyvän alkuvuodelle 2019 2,0 milj. euroa.

8 01 02 Projektialueiden esirakentaminen kaupunginhallituksen käyttöön

8 01 02 02 Länsisataman esirakentamisen määrärahaa jää käyttämättä, koska hankkeet ovat käynnistyneet suunniteltua myöhemmin ja ne jatkuvat vuonna 2019.

8 01 02 03 Kalasataman esirakentamisen määrärahaa jää käyttämättä, koska hankkeet ovat käynnistyneet suunniteltua myöhemmin ja ne jatkuvat vuonna 2019, mm. Verkkosaaren esirakentaminen on siirtynyt käynnistettäväksi vuonna 2019.

8 01 02 04 Kruunuvuorenrannan esirakentamisen määrärahaa jää käyttämättä, koska Koirasaarten osalta esirakentaminen käynnistyy vasta vuoden 2018 lopulla vesiluvan saatua lainvoiman heinäkuussa 2018.



8 01 02 05 Kuninkaankolmion esirakentamisen määrärahaa jää käyttämättä, koska hankkeet ovat käynnistyneet suunniteltua myöhemmin ja ne jatkuvat vuonna 2019.

8 01 02 06 Pasilan esirakentamisen määrärahaa jää käyttämättä, koska Ratapihakortteleiden esirakentaminen käynnistyi suunniteltua myöhemmin ja urakka jatkuu 2019.

8 01 03 Esirakentaminen, täyttötöyt ja rakentamiskelpoiseksi saattaminen Kylkin käyttöön

Esirakentamisen ja alueiden käyttöönoton edellyttämiin toimenpiteisiin tarvittavia määrärahoja jää käyttämättä, koska hankkeiden toteutus siirtyy myöhäisempään ajankohtaan. Myöhentymiseen vaikuttavat useat eri tekijät kuten lupa-edellytysten ja asemakaavallisten edellytysten viivästyminen. Rakentamishankkeiden eteneminen on myös sidoksissa muiden osapuolten edellytyksiin toteuttaa suunniteltuja hankkeita.

8 02 Rakennukset

8 02 01 Uudis- ja lisärakennushankkeet kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi

TA-kohdalle 8 02 01 01 Uudisrakennushankkeiden tarveselvitykset, hanke – ja muu suunnitteluun osoitettua määrärahaa jää käyttämättä ja se käytetään Laakson yhteissairaalan hankesuunnitteluun vuonna 2019.

TA-kohdalle 8 02 01 02 Kasvatus- ja koulutustoimialan uudis- ja lisärakennushankkeisiin osoitettua määrärahaa jää käyttämättä, koska Stadion ammattiopiston Roihupellon kampuksen 1. vaiheen, lasten päiväkoti Malminkartanon, lasten päiväkoti Suursuon, leikkipuisto Kotinummen, leikkipuisto Lohikäärmeen, leikkipuisto Brahen, lasten päiväkoti Aadan ja leikkipuisto Idan sekä Vesalan peruskoulun laajennuksen uudisrakennushankkeiden aloituksen edellytykset eivät ole toteutuneet suunnitellun aikataulun mukaisesti. Merkittävin rakentamisvaiheessa oleva viivästynyt hanke on lasten päiväkoti Lauttasaaren - daghemmet Drumson uudisrakennus, joka on viivästynyt urakoitsijan heikon taloudellisen tilanteen takia. Lisäksi osa käyttämättömästä määrärahasta on siirtyvää investointirahoitusta, joka tarvitaan vuonna 2018 valmistuvien uudisrakennushankkeiden takuuajaksiin velvoitteisiin kuluvan vuoden jälkeen.

TA-kohdan 8 02 01 03 Kaupunkiympäristötoimialan uudis- ja lisärakennushankkeet käyttämättä jäävä määräraha on Hakaniemen kauppahallin väistötilan siirtyvää investointirahoitusta, joka tarvitaan vuonna 2018 valmistuneen hankkeen takuuajaksiin velvoitteisiin.



TA-kohdalle 8 02 01 04 Kulttuuri- ja vapaa-aikatoimialan uudis- ja lisärakennushankkeille osoitettua määrärahaa jää käyttämättä, koska Jätkäsaaren liikuntapuiston ja Paloheinän ulkoilumajan huoltorakennusten aloitukset ovat siirtyneet talousarviossa ilmoitetusta ja ne alkavat vasta vuonna 2019. Lisäksi käyttämättä jäävää määrärahaa tarvitaan vuonna 2018 valmistuvan keskustakirjasto Oodin takuuaikaisiin velvoitteisiin.

TA-kohdalle 8 02 01 05 Sosiaali- ja terveystoimialan uudis- ja lisärakennushankkeisiin osoitettu käyttämättä jäävä määräraha käytetään vuonna 2017 valmistuneen Outamon lastenkodin osasto Nelosen takuuaikaisiin velvoitteisiin vuonna 2019.

TA-kohdalle 8 02 01 06 Muut uudis- ja lisärakennushankkeet osoitettu käyttämättä jäävä määräraha on vuodelle 2019 siirtyvää investointirahoitusta. Siirtyvät investointimäärärahat käytetään Staran ja kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan liikuntapalveluiden Vuosaaren työtukikohta uudisrakennushankkeeseen, jonka laskutus on myöhentynyt ja hanke jatkuu vuonna 2019.

8 02 02 Korjaushankkeet kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi

TA-kohdalle 8 02 02 01 Korjaushankkeiden tarveselvitykset, hanke – ja muu suunnitteluun osoitettua määrärahaa jää käyttämättä ja se käytetään korjaushankkeiden tarveselvityksiin vuonna 2019.

TA-kohdalle 8 02 02 02 Kasvatus- ja koulutustoimialan korjaushankkeisiin osoitettu käyttämättä jäävä määräraha tarvitaan vuonna 2017-2018 valmistuneiden korjaushankkeiden takuuaikaisiin velvoitteisiin kuluvan vuoden jälkeen ja hankkeisiin, joiden aikataulu tai laskutus on myöhentynyt ja hankkeet jatkuvat vuonna 2019

TA-kohdan 8 02 02 03 Kaupunkiympäristötoimialan korjausrakennushankkeet käyttämättä jäävä määräraha on Hakaniemen kauppahallin perusparannuksen siirtyvää investointirahoitusta. Perusparannushankkeessa vuoden 2018 laskutusta siirtyy maksettavaksi vasta vuoden 2019 puolella, vaikka hanke on muuten aikataulussa

TA-kohdalle 8 02 02 04 Kulttuuri- ja vapaa-aikatoimialan korjausrakennushankkeille osoitettua määrärahaa jää käyttämättä, koska hankkeet eivät ole toteutuneet suunnitellun aikataulun mukaisesti.

TA-kohdalle 8 02 02 05 Sosiaali- ja terveystoimialan korjausrakennushankkeisiin osoitettu käyttämättä jäävä määräraha käytetään vuonna 2018 valmistuvien korjausrakennushankkeiden, esim. Sofianlehdon A-taloon rakennettavat toimintakeskus, kehitysvammaopoliiklinikka ja lyhytaikaisyksikkö, takuuaikaisiin velvoitteisiin kuluvan vuoden jälkeen.



TA-kohdalle 8 02 02 06 Muut korjausrakennushankkeet osoitettu käyttämättä jäävä määräraha on kokonaisuudessaan vuodelle 2019 siirtyvää investointirahoitusta. Siirtyvät investointimäärärahat käytetään La-pinlahden sairaalan säilyttäviin toimenpiteisiin. Hankkeen valmistuminen on myöhentynyt ja hanke jatkuu vuonna 2019.

TA- kohdan 8 02 03 Kaupungintalokorttelien kehittämisen määrärahaa jää käyttämättä, koska osa kaupungintalokortteleiden korjauksista siirtyvät vuodelle 2019.

8 03 Kadut ja liikenneväylät

8 03 01 Uudisrakentaminen, perusparantaminen ja muut investoinnit kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön

TA-kohdan 8 03 01 01 Uudisrakentamisen määrärahaa jää käyttämättä suurpiirien keskinen, pohjoinen ja koillinen hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi.

TA-kohdan 8 03 01 02 Katujen peruskorjaukset määrärahaa jää käyttämättä sekä suunnittelu- että rakentamishankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi. Myös LED-valaisinten saannissa on ollut vaikeuksia.

TA-kohdan 8 03 01 03 Siltojen peruskorjauksen määrärahaa jää käyttämättä mm. Vuosaaren sillan peruskorjauksen osalta, koska vanhan sillan peruskorjaus on osoittautunut suunniteltua haasteellisemmaksi ja jatkuu vuonna 2019.

TA-kohdan 8 03 01 04 Joukkoliikenteen kehittämisen määrärahaa jää käyttämättä hankkeiden viivästyneen käynnistymisen vuoksi.

TA-kohdan 8 03 01 05 Liikennejärjestelyt määrärahaa jää käyttämättä hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi, mm. Oulunkylän liikenneturvallisuussuunnitelman toteutus.

TA-kohdan 8 03 01 06 Jalankulun ja pyöräilyn väylät määrärahaa jää käyttämättä hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi.

TA- kohdan 8 03 01 03 Muut investoinnit määrärahaa jää käyttämättä mm. lumenvastaanottoaikoista, hiekkasiiloista ja ranta-alueiden kunnostuksesta.

8 03 02 Projektialueiden kadut Khn käyttöön

TA-kohdan 8 03 02 02 Länsisatama määrärahaa jää käyttämättä hankkeiden viivästyksen vuoksi.



TA-kohdan 8 03 02 04 Kruunuvuorenrannan määrärahaa jää käyttämättä hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi, Haakoninlahti II viivästyi Koirasaarten esirakentamisen viivästyksen vuoksi

TA- kohdan 8 03 02 05 Pasilan määrärahaa jää käyttämättä Veturitien eteläosan ja joukkoliikenneterminaalin urakoiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi

TA- kohdan 8 03 02 06 Kruunusillat määrärahaa jää käyttämättä, koska osa projektista on päätetty toteuttaa allianssimallilla ja tässä vaiheessa laaditaan vain yleissuunnitelmat väliä Kruunuvuori - Nihti lukuunottamatta.

8 03 03 Yhteishankkeet liikenneviraston kanssa kaupunginhallituksen käyttöön

Liikenneviraston yhteishankkeissa määrärahaa jää käyttämättä, koska Tuulusulanväylällä/ Yhdyskunnantien vaihtopysäkkien ja kehä I/Sepänmäen melusuojausten takuu- ja viimeistelytyöt jatkuvat vuonna 2019. Lisäksi tiehankkeiden suunnittelun osalta määrärahaa jää käyttämättä, koska yhteishankkeiden käynnistyminen on siirtynyt

8 04 Puistot ja liikunta-alueet

8 04 01 Puistot ja liikunta-alueet kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön

TA-kohdan 8 04 01 02 Liikuntapaikat ja ulkoilualueet määrärahasta osa jää käyttämättä hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi.

8 04 02 Projektialueiden puistot ja liikunta-alueet kaupunginhallituksen käyttöön

TA-kohdan 8 04 02 03 Kalasataman puistot ja liikunta-alueet määrärahasta osa jää käyttämättä hankkeiden käynnistymisen viivästyksen vuoksi.

8 05 03 Irtaimen omaisuuden perushankinta kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön

TA-kohdan 8 05 03 02 Tietotekniikkahankkeiden määrärahoista osa jää käyttämättä tietojärjestelmä hankkeiden viivästyksen vuoksi, joka on aiheutunut toimittajien resurssipulasta ja omista resurssivajauksista. Merkittävämpänä niistä EU-tietosuojaprojekti.

8 07 Muu pääomatalous

TA-kohdan 8 07 01 Lähiörahasto kaupunginhallituksen käyttöön osoitusta määrärahasta osa jää käyttämättä, koska useiden hankkeiden toteutusmäärärahat on päätetty kaupunginhallituksessa vasta toukokuus-



sa 2018. Käynnissä olevat hankkeet on tarkoitus pääosin rakentaa valmiiksi vuoden 2019 aikana kuitenkin huomioiden leikkipuistorakennusten toteutusaikataulut.

Investointien ylitysesitysten yhteenvetotaulukko on esitetty liiteasiakirjassa 2.

31001 Avustukset asuintalojen hissien rakentamiseen

Ta-kohdalle 31001, Avustukset asuintalojen hissien rakentamisen, on myönnetty määrärahaa vuodelle 2018 ylitysoikeuksineen 1 785 850 euroa. Asuntopalvelut-yksikön yhtiöiltä saamista ennakkotiedoista poiketen oli hissiavustuksen toteuma vuonna 2018 kuitenkin 1 437 650 euroa. Avustuksella toteutettiin 69 hissiä. Vuoden 2018 varatuista avustusmäärärahoista jäi käyttämättä 348 200 euroa. Toteutuneiden hankkeiden lisäksi asuntopalvelut-yksiköllä on tiedossa 347 200 euron arvosta hissiprojekteja (yhteensä 9 hissiä), joiden piti valmistua vuoden 2018 aikana. Hankkeiden loppuselvitykset eivät kuitenkaan ennätäneet valmistua ajoissa, joten näiden hankkeiden avustustarve siirtyy vuodelle 2019.

Vuonna 2019 tulee alustavan ennusteen mukaan valmistumaan yli 60 hissiä. Lisäksi jälkiasennettavien hissien kokonaismäärää kasvattavat kuluvalta vuodelta siirtyvät hankkeet. Edellä mainituin perustein on tarpeellista saada vuonna 2018 käyttämättä jäänyt määräraha ylitysoikeudeksi vuodelle 2019.

Hissiavustus on kaupungin oma avustus, jolla rahoitetaan 10 % jälkiasennetun hissien rakentamisesta aiheutuvista välittömistä kustannuksista silloin, kun Ara on myöntänyt 45 % avustuksen. ARAn päätökset ovat voimassa myöntämivuoden ja seuraavat kaksi täyttä kalenterivuotta (eli vuoden 2019 avustuspäätökset ovat voimassa vuosina 2019 – 2021). Jälkiasennushissien avulla parannetaan asuntokannan laatutasoa ja edistetään asuintalojen esteettömyyttä sekä mm. ikäihmisten selviytymistä pidempään omassa kodissaan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Ström Helena, projektinjohtaja, puhelin: 310 38571
helena.strom(a)hel.fi
Lindholm Märten, tiimipäällikkö, puhelin: 310 31831
marten.lindholm(a)hel.fi

Liitteet

1 Kokonaisylistystarve määrärahakohtaisesti



18.12.2018

Asia/6

2 Yhteenveto investoinnit ylitysesitystaulukko

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/Vastamäki Ville



§ 659

**Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla
5.12.–12.12.2018 tekemien päätösten seuraaminen**

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 5.12.–12.12.2018 tekemiä päätöksiä.

Kuntalain 92 §:n mukaan toimielimen käsiteltäväksi ei saa ottaa lain tai asetuksen mukaisia lupa-, ilmoitus-, valvonta- tai toimitusmenettelyä koskevia asioita. Otto-oikeutta ei saa siten käyttää mm. maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin poikkeamisasioihin.

Kaupunkiympäristön toimiala

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Maankäytön yleissuunnittelu, yleiskaavoitus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Asemakaavoitus, asemakaavapäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tonttipäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, tiimipäällikkö asuntotontit

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, toimitilavuokraus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, yritysвуokraus, yksikön päällikkö



18.12.2018

Asia/7

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, tukkutori, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, rakennuttamispäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, infrayksikkö 1, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, infrayksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, alueiden käyttö ja -valvonta, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, alueiden käyttö, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennusvalvontapalvelut, rakenneyksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Hallinto- ja tukipalvelut

Tietohallintopalvelut, tietohallintopäällikkö

[Päätökset](#)

Esittelijä



18.12.2018

Asia/7

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



18.12.2018

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 653, 654, 655, 656, 657, 658 ja 659 §:t.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §



18.12.2018

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja

Katja Sulkko
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Mai Kivelä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 04.01.2019.